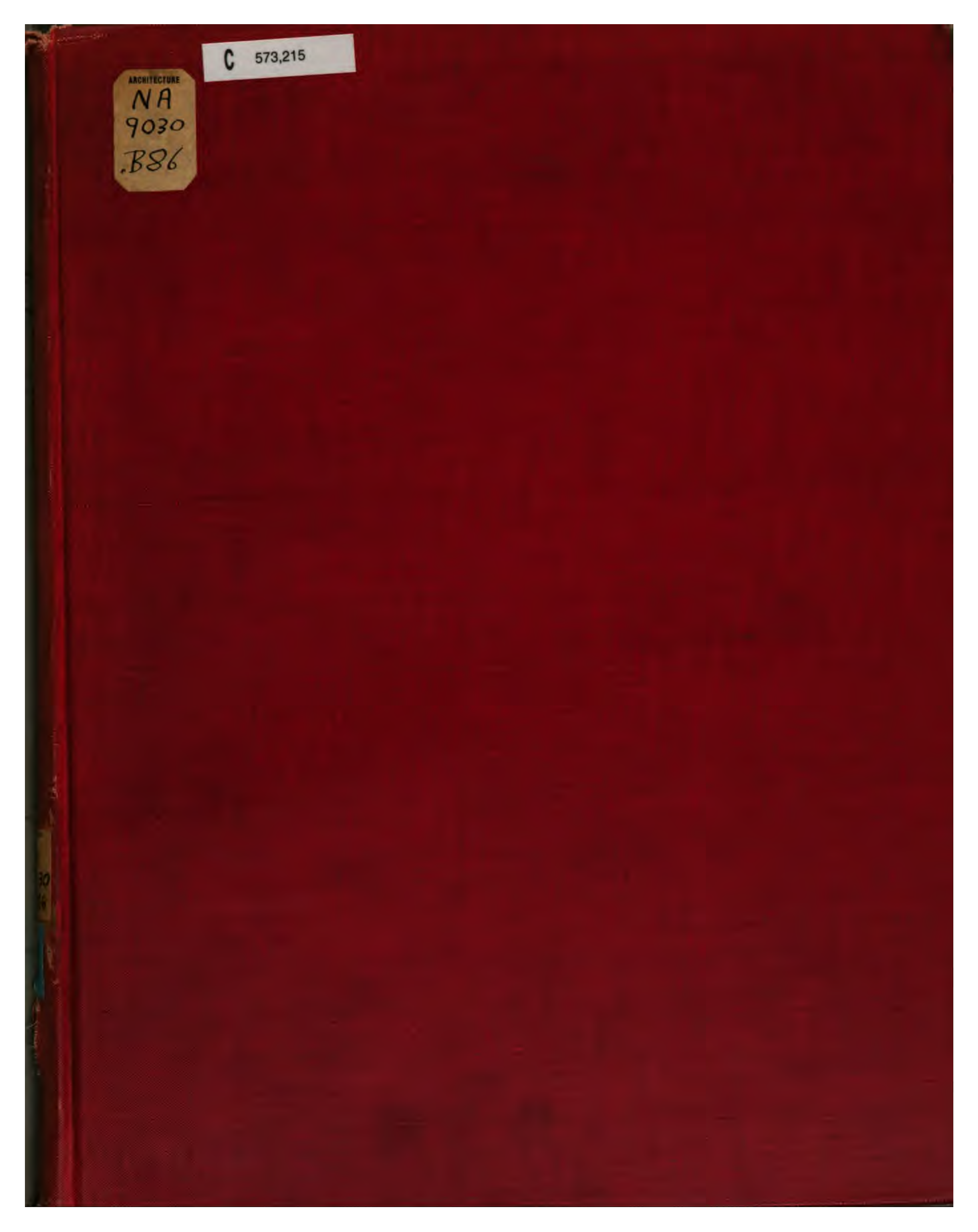
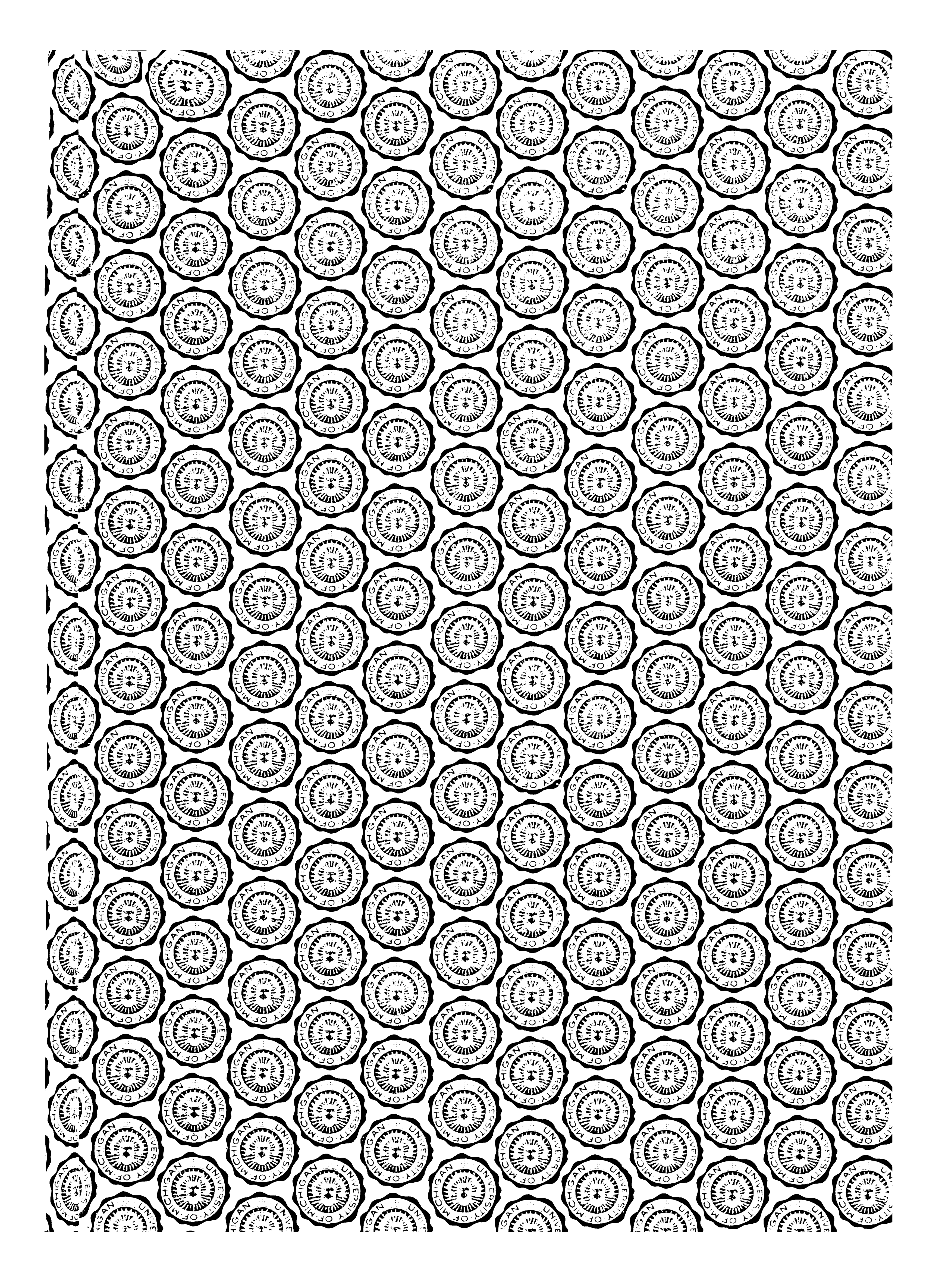

C 573,215
ARCHITECTURE
NA
9030
.B86


ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE
THE GIFT OF
Prof. A. Tealdi



HANDBUCH
D E R
KUNSTWISSENSCHAFT

ERGÄNZUNGSBAND

BEGRÜNDET VON

PROFESSOR DR. FRITZ BURGER †

HERAUSGEGEBEN VON

DR. A. E. BRINCKMANN

PROFESSOR AN DER UNIVERSITÄT ROSTOCK

unter Mitwirkung von

Dr. E. v. d. Bercken-München; Dr. Dr. I. Beth-Berlin; Prof. Dr. L. Curtius-Heidelberg; Privatdozent Dr. E. Diez-Wien; Privatdozent Dr. K. Escher-Zürich; Prof. Dr. P. Frankl-München; Privatdozent Dr. W. Friedlaender-Freiburg; Prof. Dr. A. Grisebach-Hannover; Prof. Dr. A. Haupt-Hannover; Prof. Dr. E. Hildebrandt-Berlin; Privatdozent Dr. H. Hildebrandt-Stuttgart; Dr. F. Hoeber-Frankfurt a. M.; Prof. Dr. H. Jantzen-Freiburg; Privatdozent Dr. A. L. Mayer-München; Prof. Dr. W. Pinder-Leipzig; Prof. Dr. H. Schmitz-Berlin; Prof. Dr. P. Schubring-Berlin; Prof. Dr. J. Strzygowski-Wien; Prof. Dr. Graf Vitzthum-Göttingen; Prof. Dr. W. Vogelsang-Utrecht; Prof. Dr. M. Wackernagel-Leipzig; Prof. Dr. A. Weese-Bern; Prof. Dr. H. Willich-München; Prof. Dr. O. Wulff-Berlin



BERLIN-NEUBABELSBERG
AKADEMISCHE VERLAGSGESELLSCHAFT ATHENAION M.B.H.

STADTBAUKUNST

GESCHICHTLICHE QUERSCHNITTE UND NEUZEITLICHE ZIELE

VON

DR. A. E. BRINCKMANN
O. PROF. DER KUNSTGESCHICHTE AN DER UNIVERSITÄT ROSTOCK

ERSTES BIS ACHTES TAUSEND



BERLIN-NEUBABELSBERG
AKADEMISCHE VERLAGSGESELLSCHAFT ATHENAION M.B.H.

SPAMERSCHE BUCHDRUCKEREI IN LEIPZIG

DEM HAUSE
ONNES VAN NYENRODE

VORWORT

Zahlreiche Arbeiten sind über die sozialen und ökonomischen Bedingungen der städtischen Entwicklung erschienen. Die Kunstgeschichte dagegen hat sich abgesehen von einigen Sonderuntersuchungen noch wenig mit der Formgeschichte der Städte beschäftigt. Zwar beginnt man, den einzelnen Bau, Kirche, Rathaus, Palast aus ihrer Situation heraus zu verstehen. Welche Formgesetze nun aber die gotische Stadt, die Renaissance- und die Barockstadt bestimmen, ist weniger beachtet worden. Und doch sollte die Überlegung, daß in Stadterweiterungen und Neugründungen die räumlichen und plastischen Gesetzmäßigkeiten, die in einzelnen Bauten in vielfacher Mannigfaltigkeit erscheinen, auf einen Generalnenner gebracht sind, den Kunsthistoriker anweisen, der Stadt als architektonischer Gesamtkomposition größte Aufmerksamkeit zu schenken. Es mag eine Folge des „isolierenden Lebens", wie es Wölfflin als charakteristisch für die jüngstvergangene Zeit angemerkt hat, und ein Maertens gradezu forderte (S. 90), mehr noch Folge einer auf wissenschaftliche Kleinarbeit in Museen und Kabinetten abzielenden Gesinnung sein, daß die Forschung diesen Aufgaben immer noch zögernd gegenübersteht und sich damit einer großen und schönen Aufgabe begibt.

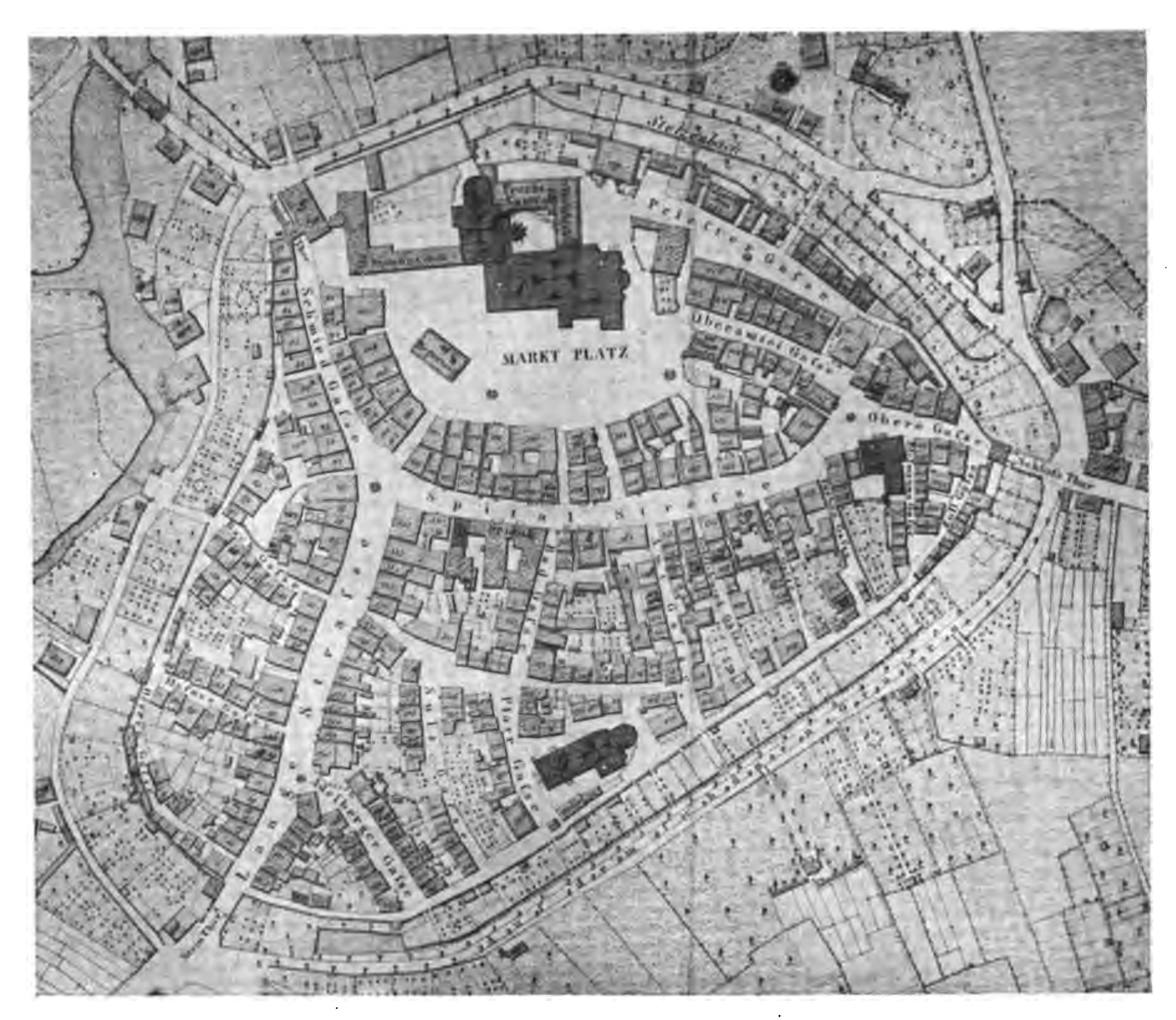
Andererseits hat die Entwicklung unserer modernen Stadtbaukunst, das Ringen um das Problem der Einheit in der Vielfältigkeit, nachdrücklich darauf hingewiesen, daß die Entwicklungsgrundlage jeder Stadt das Verständnis ihres gewordenen Organismus bildet. Darüber hinaus ist die alte Stadt das Studienobjekt für den modernen Architekten, der für seine eigenen Entwürfe Wirkungsvergleiche sucht. Die Entwicklung der Stadtbaukunst in den letzten drei Jahrzehnten zeigt deutlich, wie man auch hier von Einzelbeobachtungen ausgehend immer weiter den Komplex seiner Betrachtungen und künstlerischen Vorstellungen spannt, man vom Einzelnen zur Gruppe, von der Gruppe zur Raumkomposition gelangt ist. Vielleicht werden wir einmal wieder die umfassende Größe der Gesinnung wenn auch in veränderter Form erreichen, die die Schöpfungen der alten Stadtplaner auszeichnet. Größe der Gesinnung — sie bedarf nicht unbedingt Größe der Mittel!

Liegt auch nach ausgedehnten Studien vor mir das Material bereit, um eine allgemeine Entwicklungsgeschichte der Stadt zu schreiben, so zögere ich doch gerade jetzt mit dem Beginn. Es bedarf noch vermehrter Arbeitskräfte, auch des Auslandes, um ein so schwer beladenes Schiff flott zu machen. Dagegen scheint es mir nützlich, gewisse Querschnitte durch die letzten sieben Jahrhunderte zu geben und mit einzelnen Ausblicken bis in unsere Zeit zu gehen, so daß hiermit das Gerüst aufgeschlagen ist, das die Formen des ganzen Baus andeutet. Auch der Nichtfachmann, der Laie, der Historiker, der Verwaltungsbeamte bringen diesem Stoff im allgemeinen mehr Interesse entgegen, als man zunächst annehmen möchte. Sie würden ermüden,

wenn der Stoff über ihnen zusammenschlüge. Der Fachmann und der gestaltende Architekt werden erst recht durch umständliche Bücher abgeschreckt, sie wünschen kurze Formulierungen und präzise Ansichten.

So erklärt sich die Abfassung dieses Bandes. Er möchte anregen, Perspektiven geben, zugleich auch für die Gegenwart nicht überflüssig sein.

A. E. BRINCKMANN.



1. Ellwangen.

I. Eine schwäbische Impression.

Nur Deutschland kennt die Städte, die wie verwunschene Prinzessinnen zwischen Feldern, Wiesen und Wäldern einen Bergabhang hinaufträumen. Einzig die Wasseruhr des gurgelnden Flusses zu ihren Füßen mißt die Zeitspannen, und auch diese Zeitspannen sind ohne Rhythmus, Anfang und Ziel. Sie sind so vor Jahrhunderten gewesen und werden nach Jahrhunderten so sein, so selbstverständlich, wie die Linien der Höhenzüge ringsum bleiben. Verwunderlich nur die Menschen, die gleich uns in den Straßen wandern und plaudern, die doch bei näherem Zusehen so gar nichts mit uns fremden Eindringlingen in dieses Märchenreich zu tun haben, schwer und eckig sind mit groben Gewändern und harten Schädeln, wie die Figuren der alten Steinreliefs.

Ich komme in einer Septembernacht bei Vollmondschein an. Die Stadt ist verborgen durch die Baumallee, die vom Bahnhof der Stadt zuführt. Das Schmiedtor mit dem ernsten Bau des jetzigen Landgerichts faßt wie ein plötzlich vortretender Posten den Nahenden. Der Weg steigt



2. Ellwangen, Stiftskirche und Jesuitenkirche.



3. Ellwangen, Straße mit Stiftskirche. (Phot. Bucher)

auf. Mit den tektonischen Massen beginnt der Boden zu leben. Einige Ecken, eine Platztiefe öffnet sich. In ihrem Grund fliegt in Senkrechten und Schrägen die Westfassade der romanischen Stiftskirche bis zum gespitzten Türmchen empor, neben sich die quellenden Massen der barocken Jesuitenkirche zurücklassend (Abb. 2). Ein guter Mut, der den jüngeren Bau so neben den älteren zu stellen wagte, der damit der ganzen Stadt eine weithin sichtbare Kernmasse gab (Abb. 6), Splitterwirkungen, gegenseitige Aufhebung architektonischer Effekte vermied. Doch pendelt sich im Platzraum ein breites Gegengewicht aus, das ehemalige Rathaus mit seinen Eckbalkonen reich und saftvoll gleich schweren Trauben. Höhenausbildung wäre hier ein Kompositionsfehler gewesen, jetzt ist der Rathausbau Stufe und Sockel für die Kirchengruppe, selbstbewußte Wucht und Kraft bürgerlicher Gesinnung mit der Phalanx der tieferstehenden Giebelhäuser hinter sich. Dieses Stück architektonischer Komposition ist Bekenntnis der sozialen Gesinnung des alten romanischen Ellwangen: dort Gott und seine Kirche, hier Bürgertum um sein Haus.

Dann weitet sich der Marktplatz. Die Konturen der Stiftskirche wachsen machtvoll gegen den doppeltürmigen Chor. Mondschein baut die

Massen hell und dunkel zu ungeheurer Wirkung auf. Alles Einzelne verliert sich, Stereometrie wird Gebärde, Kuben reden ihre Sprache. Romanisch denken heißt, die Baugesetze des Weltalls in Stein und Raum herniederzuzwingen, den Menschen zu Hauch und zarter Linie machend, daß er in blassen Farben an Gewänden des Kircheninneren schwebt. Posaunentöne und Paukenschläge sind erstarrt zu mächtigen Kastanien am Platzrand, die im Bogen die Zuschauermenge der niedrigeren Giebelhäuser zurückdrängen. Brunnen halten die Schildwacht. Alles ringsum kniet nieder, wenn ewige Allmächtigkeit ihre Worte verkündet. Der Markt ist erweiterter Kirchenraum, Portale und Gänge führen zum Allerheiligsten (Abb. 3, 4), dem die Menge zuströmen wird, wenn das Tageslicht über die Stadt aufzieht. Stadtbau ist hier Kirchenbau geworden. Die Idee der romanischen Stadt ersteht als Symbol gleich der Kreuzesform der Kirche: Wille, der steinerne Gebirge türmt, Demut, die mit verhaltenem Atem in Ewigkeit verehrt. —

Jenseits mit Schmidgasse und Spitalgasse beginnt die heitere Barockstadt, in die mich ein sonniger Herbstmorgen führt. Fensterreihen fügen sich wie Girlanden aneinander. Wogender Rhythmus der Baumassen erscheint, es folgen sich Spital und das neue Rathaus (Abb. 7), das alte Amtsgericht und das Palais Adelmann, das mit mächtiger Front in den sich senkenden Dreieckplatz hineintritt. Die Kunst perspektivischer Bühnenbilder entwickelt hier von Spitalstraße, Oberamteigasse und Oberer Gasse aus im Vor und Zurück Ansichten, deren räumliche Wirkung und plastische Kraft wie Festjubel sind. Schwäbische Lebensfreudigkeit hat hier Gestaltung gesucht, der Chor der Kleinhäuser spendet Beifall. Vornehm und Gering wissen sich



4. Ellwangen, Oberamteigasse mit Stiftskirche.
(Phot. Bucher)



5. Ellwangen, Marktplatz mit Oberamtei.



6. Ellwangen vom Schloßberg gesehen. (Phot. Bucher

eins, kein Tiergartenviertel und keine Ackerstraße treiben die Schichten bis zur furchtvollen elektrischen Spannung auseinander. Breit und in behaglicher Sicherheit ebbt kleinbürgerliche Architektur in der kurzen Langen Straße gegen die Stadtmauer. Dann fällt ringsum der Stadtwall zu den Brühlen, Jaxtwiesen und Wasen hinab. Jenseits grüßen das Schloß des Fürstprobstes ob Ellwangen und die Wallfahrtskirche mit ihren beiden Fronttürmen vom Schöneberg herüber.

Verwünschte Prinzessinen — man möge sie nicht wecken. Ein anderes Tempo fliegt in unserer Zeit. Drüben am Broadway stehen vierziggeschossige Häuser, die Großstadt schreit nach neuer tektonischer Organisation!



7. Ellwangen, Spitalstraße mit Spital und Rathaus.

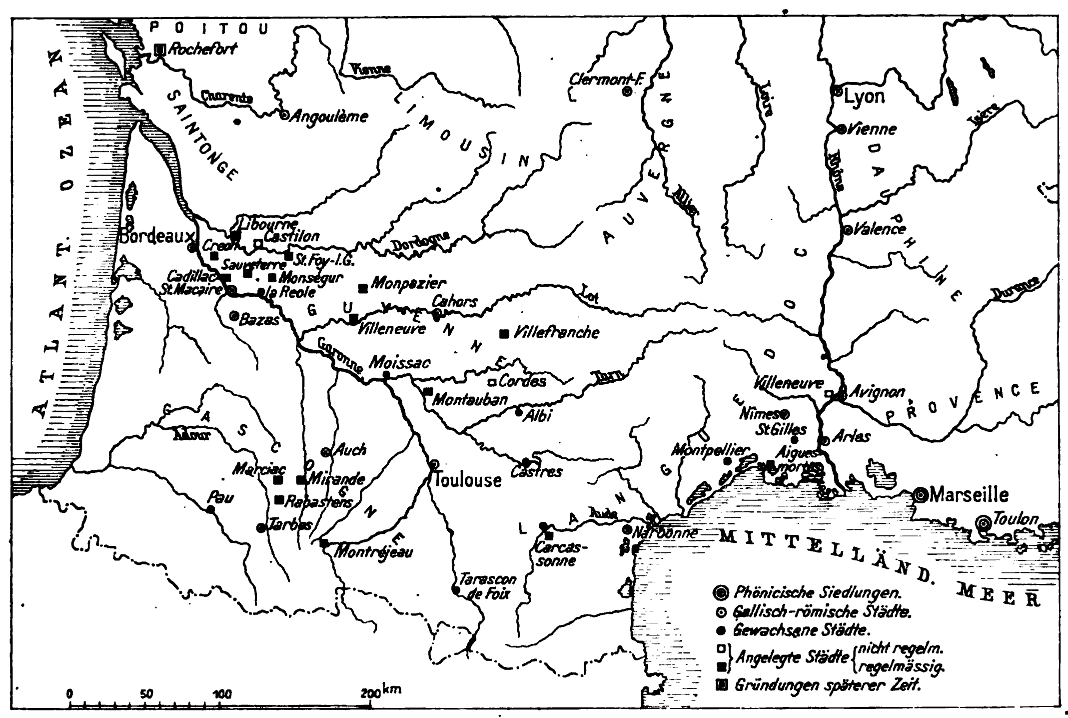


8. Cordes mit den Cabanes zu Füßen.

II. Eine frühgotische Stadtanlage.

Um die Bedeutung der mittelalterlichen Stadtanlagen, die zeitlich in die Entwicklung des gotischen Baustils fallen und daher gotische Stadtanlagen genannt werden können, richtig einzuschätzen, muß man eine Vorstellung von dem Stadtgebilde des ersten Jahrtausends christlicher Zeitrechnung besitzen. Die Rekonstruktion eines solchen nach seiner formalen Seite ist möglich aus dem heutigen Stadtplan unter Vergleich der erhaltenen älteren Pläne. Veränderungen im Lauf von sieben Jahrhunderten haben nicht den Grundcharakter verwischt, wie Straßburg, Regensburg, Orléans und viele andere Städte beweisen, die in ihrer Altstadt noch heute das römische Castrum erkennen lassen. Die Übersetzung des Planes zur aufgebauten Stadt hätte mit Hilfe alter Architekturen oder ihrer Rekonstruktion aus späteren Bauten zu geschehen, wobei das Verhältnis von Monumentalbau und primitiver Behausung zu bestimmen wäre. Hierfür geben wertvolle Andeutungen die gleichzeitigen schriftlichen Aufzeichnungen und verstreuten Bemerkungen. Ebenso wären die Miniaturmalereien zu berücksichtigen, doch verlangt ihre Betrachtung ein stilistisch geschultes Auge. Die Rekonstruktion müßte, um lebendig zu sein, gesehen werden aus dem Gesichtswinkel damaliger politischer und sozialer Zustände, wie die Geschichtsforschung sie feststellte.

Bereits die Römer fanden im Süden Frankreichs, in der 118 v. Chr. besetzten Provincia Narbonensis und in den Nachbarlanden, eine ausgesprochen städtische Kultur vor. Da waren vor allen das blühende Narbonne, das der Provinz Namen gab; weiterhin Toulouse, das heilige



9. Gewachsene und angelegte Städte in Südfrankreich.

Tolosa, das den gallischen Staatsschatz bewahrte; Bazas, Hauptstadt der Vasaten, und die Hauptstadt der Karduchen Cahors. So finden sich in Südfrankreich kaum römische Neuanlagen, die das geradlinig abgesteckte Castrum als Kern besitzen, wie weiter nach Norden und in der Lombardei, im Süden und im Westen Deutschlands. Das ursprüngliche Planbild aller dieser Städte ist demnach gallisch, wenn auch auf ihm 2000 Jahre mit hartem Griffel ihre Spuren eingegraben haben.

Die gallischen Städte suchen den natürlichen Schutz. Cahors liegt im Knie eines Flusses. Außer der engen Umwallung sperrte später eine Mauer die Landzunge an ihrer schmalsten Stelle ab und schützte so den Besteller des eingeschlossenen großen Geländes gegen herumstreifendes Gesindel. Auf einem Berg erhebt sich Bazas (Abb. 10). Der dreieckige Markt wiederholt den Umriß der Stadt, von ihm führen unmittelbare Verbindungen zu den Ecken des Stadtdreiecks. Die gotische Kathedrale ist gut in die bestehende Gesamtanlage eingepaßt, gegen ihr prächtiges Portal läuft langgezogen der Markt aus. Zum Schaden der architektonischen Wirkung sind heute die Häuser links von der Kirche niedergelegt worden.

In der Mitte des ersten Jahrtausends christlicher Zeitrechnung, von etwa 300—800, setzt die Bildung von Städten fast aus. Auch kleinere Ortschaften entwickeln sich nicht. Zwei Haupthindernisse treten der städtischen Entwicklung entgegen. Nach dem Zusammenbruch des Imperium Romanum herrscht ein strömendes Chaos, das ein Anwachsen und Auswachsen verhindert. Dann treten nach der ersten Beruhigung Adel und Geistlichkeit den Städten feindlich gegenüber, denn die selbständige Stadt bedeutet für sie Beraubung am angemaßten Eigentum. Das Anfluten von Goten, Sarazenen, Normannen wusch weg, was nicht mit alten Wurzeln am Boden hing, gerade die Städte zogen die Plünderer an.

Selten wird von diesen Zerstörern eine Anlage zu einem schwer zu nehmenden Stützpunkt

weiter ausgebaut, wie von den Visigoten Carcassonne (Abb. 11—13), die alte Siedlung neben der römischen Zitadelle Carcaso. Unvermittelt zu allem Lebenden, wie aus dem Schoß des Berges herausgebrochen, steht diese Vision einer mittelalterlichen Stadtburg da. Stammt auch der Mauerring zum größeren Teil erst aus dem 13. Jahrhundert (zum Teil sogar von Viollet-le-Duc), so bleibt der Grundriß charakteristisch in seiner Zerstücklung für diese Zeit: Lagergruppen, jedoch kein geschlossener Hausbau. Dieser setzt allmählich ein. Mit der ersten Umwallung findet ein Aufstauen und Ineinanderzwängen statt. Der Stockwerkbau, in der Antike nur für ärmere Quartiere gebräuchlich, wird allgemein. Verheerungen, Besitzverschiebungen tun ein übriges für die zufälligen Unregelmäßigkeiten des Planes. Vorspringende Hausecken zerbrechen die Straßenfluchten, die sich nur an den Gärten entlang weich biegen. Die Baukraft von Generationen wird von den Stadtmauern aufgebraucht, diese aber umschließen nur ein Lager primitiver Holzbauten und plumper Steinhäuser.



10. Bazas bei Bordeaux.

Ein solches Bild zeigen jedoch nicht ganz die größeren Städte wie Arles, Nîmes, Toulouse. Ihre städtische Kultur hat in sich die Reste römischer Zivilisation (civis-citoyen) verschmolzen, ihre architektonische Erscheinung erhält durch zahlreiche spätrömische Bauten einen stolzen Zug, sie bewahren demokratische Selbständigkeit geistlichem und weltlichem Feudalismus gegenüber. Wie sich allmählich das städtische Leben in ihnen differenziert und diese Differenzen innerhalb der Mauern ihren architektonischen Ausdruck finden, wäre höchst lehrreich zu verfolgen. So erscheint Narbonne in den „Chansons de geste“ (Übers. von Léon Clédat, Paris 1899) dem Heereszug Karls des Großen als eine ganze Gruppe einzelner Kastelle und Warttürme. Der Eindruck muß weit den von San Gimignano in Italien übertroffen haben, das mit den kristallenen Türmen seiner Adelsgeschlechter heute noch die prachtvollste Silhouette zeichnet.

Kam die Kraft des städtebildenden, bürgerlichen Gedankens im ersten Jahrtausend kaum zum Ausdruck, so muß sie doch sich in dieser Zeit entwickelt haben, um plötzlich nach Aufhebung einiger Hemmungen große Leistungen vollbringen zu können. Von äußeren Vorteilen neben der persönlichen Sicherheit, welche die Städte begehrenswert machten, erscheinen zwei als die hauptsächlichsten. Einmal die wirtschaftlichen, merkantilen, für deren Bewertung man bedenke, daß die mittelalterliche Produktion Gruppenarbeit war, in jeder Stadt spezialisierter Handel betrieben wurde. Dann die Selbständigkeit der Städte dem Feudalismus gegenüber, verbunden mit gewissen rechtlichen Vorteilen. So waren zum Beispiel Städter vor der barbarischen Sitte gesichert, ihre juristische Glaubwürdigkeit im Zweikampf beweisen zu müssen.

Mehr Gewicht jedoch dürfte auf eine psychologische Erklärung zu legen sein: auf das immer stärker werdende Agglomerationsbedürfnis des mittelalterlichen Menschen. Religiös, sozial war dieses sanktioniert durch kirchliche und weltliche Verbände, Kloster und Ritterschaft. Das Empfinden für die Unabweislichkeit des „nulle place pour l'homme isolé“ ließ das Individuum



11. Carcassonne, Älteste Stadtmauer.

in die Gruppe aufgehen. Je schwächer das Individuum wurde, um so stärker die Gruppe. Erst die Renaissance zersprengte sie. Dieses allseitige instinktive Agglomerationsbedürfnis bei allem Zwist gründete und bevölkerte später die neuenStädte, aus ihm erwuchs die bürgerliche Kultur, ihr anschaulicher Ausdruck wurde die Gotik.

Ehe es zu neuen Gründungen kommt, zeigen sich vorbereitende Zwischenformen. Man kann sie entwicklungsgeschichtlich als Versuche betrachten, einer Idee Gestalt zu geben, für welche die Kräfte noch nicht ausreichen. Es fehlt das Selbstvertrauen, um Neues entschlossen als Neues in die Welt zu stellen. Diese Ansätze zur Stadtbildung suchen Halt am schon Bestehenden, an alten Städten, Klöstern, Burgen. Die Parasit- oder Feudalstadt erscheint neben den alten Patrizierstädten. Neben Narbonne entsteht seit 800 der Bourg St. Paul. Bourg oder Fauxbourg, das heißt schlechte Außenstadt, charakterisiert die Einschätzung durch die alten Bürger. Der Schutz seitens der alten Stadt bestand mehr in mißachtender Duldung, als daß man in gefährlichen Zeiten die bourgeois (im Gegensatz zu den citoyens der alten cité) freudig in den Mauern aufnahm. Zwischen Carcassonne Cité und seinem Bourg Barbacane gab es fortwährenden Zwist, zwischen Auch, dem römischen Ausci, und dem neuen Pavie besteht er heute noch als hochgehaltenes Vermächtnis früherer Zeiten.

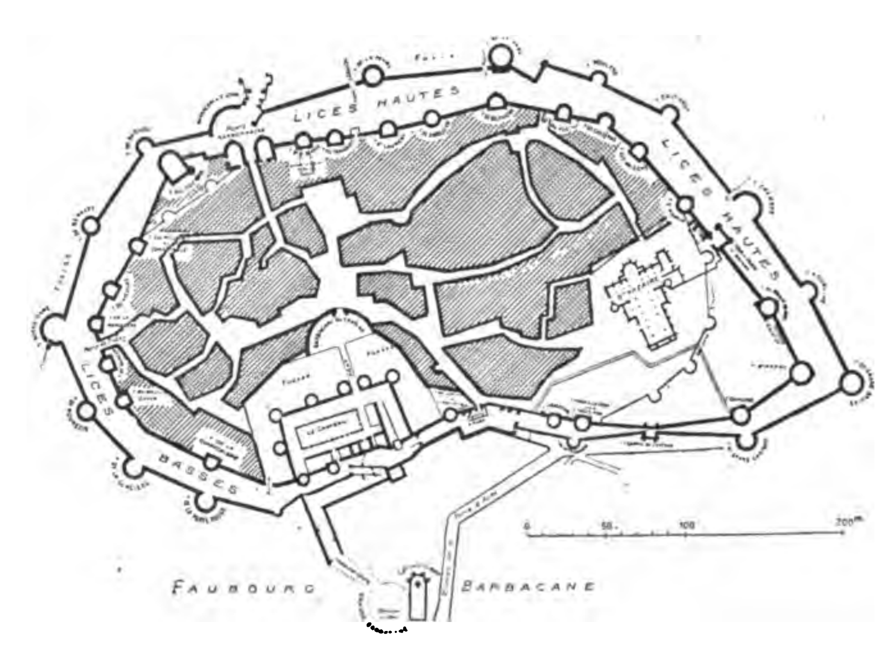
Solche parasitären Siedelungen entstanden auch um andere feste Punkte: Tarascon-le-Vieux um ein Schloß, von dem heute nur noch ein Turm steht, Pau im 10. Jahrhundert um das Schloß der Vicomtes de Béarn. Oder um Klöster, wie St. Gilles, St. Riquier, die Abtei Centula, Castres, Moissac, La Réole. Zu kräftigen Städten wie diese letzteren wuchsen sich nur wenige aus. Diese Bildungen hatten nicht selbständiges Bürgertum zum Ziel. Aus dem Zusammendrängen einer verängstigten Herde, die unter der Suggestionskraft jener fremden Mauern stand, zogen nur die Herren dieser Mauern Vorteil. Unerträglich mußten oft die Erpressungen sein, denen die burgenses ausgesetzt waren. Sämtliche Bewohner des Bourg Montauriol neben der Abbaye de St. Théodard liefen davon, als ihnen das neugegründete Montauban seine Tore öffnete. Erst im 13. Jahrhundert, als die Neugründungen emporwuchsen, kamen auch die alten Städte den bourgeois freundlicher entgegen. Langon umfaßte den Bourg, der sich vor dem Tor nach Bazas gebildet hatte, mit einer Mauer; auf gleiche Weise eingemeindete St. Macaire um 1300 die Fauxbourgs du Turon und de Rendesse. Die Entstehungsart dieser Parasitstädte, in welchen sich langsam Haus an Haus setzte, sich unregelmäßige Lücken durch spätere Einbauung schlossen, läßt ihren Plan stark den gallischen Städten gleichen, die sich aus Dörfern entwickelt hatten. Ringförmige oder strahlige Anordnung um den Urkern kann man öfter beobachten.

Zwischen diesen romanischen Parasitstädten und den gotischen Stadtgründungen, die das folgende Kapitel behandelt, bilden einige wenige Städte das Bindeglied, die um die Wende des 12. zum 13. Jahrhundert entstanden, nicht mehr organisch wuchsen, sondern schon einheitlich nach vorgefaßtem Plan gegründet wurden. Noch verzichten sie nicht auf den Schutz, den die Lage auf einem isolierten Berghügel gewährt, trotzdem aber erstreben sie eine gewisse Regelmäßigkeit der Anordnung, des Umrisses, der Straßenführung. In diesen abseits von den alten Heeresstraßen gelegenen Städtchen treten stadtbauliche Formelemente auf, die sich in der Folgezeit auswachsen, umgeändert oder abgestoßen werden. Von dem Wenigen ist wenig übriggeblieben, die späteren Kriege räumten fürchterlich auf. Um so wertvoller wird uns eine gut erhaltene Anlage in der Nähe von Albi im Département Tarn: Cordes.



12. Carcassonne-Cité mit Faubourg Barbacane.

Das „libre ferrat", in der Mairie von Cordes bewahrt, teilt die „charte de coûtumes" mit, die am 4. November 1222 Raimond VII Graf von Toulouse der neuen Stadt gab. Ihrem Namen, früher Cordua, stand Pate nach häufigem Brauch die ehrwürdige Stadt Spaniens. Die zahlreichen Kämpfe, die den Boden von Cordes reichlich mit Blut düngten, sind für den Architekten belanglos. Wissenswert ist für ihn, daß der Handel mit Leder und Leinwand im 14. Jahrhundert blühend war. Denn aus den Handelsverbindungen der Leinenhändler erklärt sich eine auf den ersten Blick überraschende Einwirkung der mittelitalienischen Gotik Sienas auf Cordes.



13. Carcassonne-Cité.

Cordes nimmt die langgezogene Kuppe eines Hügels 110 m über der Talsohle ein, an des-

sen Hang sich später die Vorstadt Les Cabanes ansiedelte (Abb. 8, 14). Eine imposante Stafflung gleichartiger Häusermassen entsteht. Am stärkeren Abfall der Kuppe erheben sich, annähernd ein Oval einschließend, die Mauern, jetzt zum Teil in die Häuser verbaut. Von dem innersten Mauerring sind heute nur noch die Porte de Rous im Osten, die Porte des Ormeaux im Westen und zwei kleine Zirkulationstore im Norden und Süden sichtbar. Ein zweiter Doppelmauerring legt sich dicht um den ersten mit ein wenig verschobenen Toren, östlich die Porte du Planol, westlich die Porte de la Jane. Ein dritter späterer Ring folgt in größerem Abstand, von dem nur jener auf unserem Plan im Nordosten erscheinende Teil leidlich erhalten ist. Der höchste Punkt der noch innerhalb der Mauern stark steigenden Kuppe ist ein früher bebautes, jetzt freies Plateau neben dem Markt.

Eine 6—8 m breite Hauptstraße teilt die Stadt in zwei Hälften. Sie verschiebt nur leicht die gerade Fluchtlinie, sucht nicht durch stärkere Kurven die kräftige Steigung zu vermindern, so daß sich hübsche Perspektiven stadtaufwärts und talabwärts ergeben, der Zusammenhang zwischen Stadtkörper und Landschaft dem Auge erhalten bleibt. Innerhalb des ersten Mauerringes begleitet diese Hauptstraße eine einzige Parallelstraße, vor den Toren mit ihr zusammentreffend. Dann folgen zwischen dem ersten und zweiten Ring noch eine nördliche und zwei südliche Straßen, gegen die die Rückseiten der Häuser liegen. Da der Geländeabfall nach Norden und Süden sehr stark ist, so erscheint das Erdgeschoß der Häuser der Hauptstraße gegen diese Nebenstraßen als zweites, ja drittes Geschoß. Die Häuser haben so Doppelkeller, die vorzügliche Lagerräume, Viehställe usw. abgeben — die in der Ebene angelegten villes-neuves haben stets getrennte Stallungen —, oder es sind hohe Futtermauern aufgeführt. Nur eine schmale Querstraße durchschneidet als Verbindung der Pforten im Norden und Süden über den Markt führend die ganze Stadtbreite und läuft in Zickzackrampen gegen den zweiten Ring aus. Die beiden Hauptwege verbindet außerdem eine breite Querstraße, zugleich der notwendige Kirchenplatz.

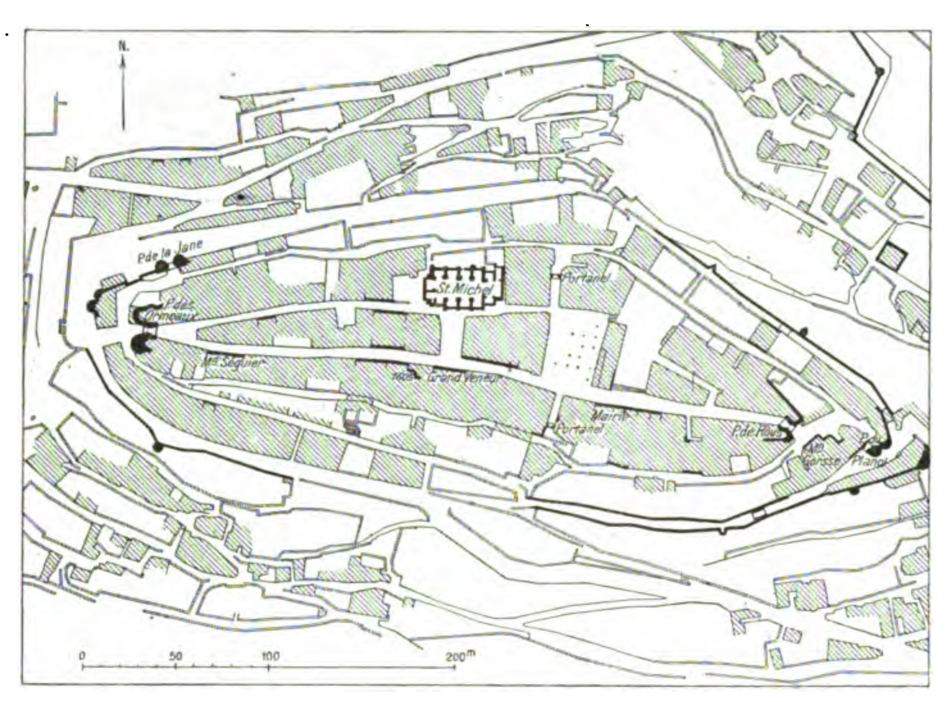
Die Lage dieser bezeichnenderweise dem Heiligen Michael geweihten Bergstadtkirche mit tolosanischem Turmbau erklärt sich aus dem guten Einfall, ihre Nordseite als Teil der Stadtmauer zu verwenden: eines der seltenen Beispiele, bei welchen die Kirche im Kriegsfall Fort wurde. Die Frage, wie weit überhaupt Festungskirchen vorherrschende Formen der mittelalterlichen Sakralbaukunst sind, kann hier nur gestreift werden. Die festungsartigen Formen von Kirchen im Midi, wie die von Agde oder der rote Felsenberg der Kathedrale von Albi haben dazu verleitet, auch in ihnen ausgebildete Verteidigungswerke zu sehen. Nun ist es wohl vorgekommen, daß bei der Einnahme einer Stadt ein Rest der Verteidiger mit blutigen Köpfen in die Kirche flüchtete, in der er bald überwältigt oder mitsamt der Kirche verbrannt wurde. Auch hat man in seltenen Fällen eine Kirchenwand in die Festungsmauer verbaut, wie in Castillon, Cordes. Von vornherein als Verteidigungswerke waren sie nicht angelegt, wie selbst eine nur oberflächliche Untersuchung erkennen läßt. Die Bauart der Kirchen erklärt sich einmal aus der architektonischen Veranlagung des Midi, aus seinem Sinn für zusammengehaltene Formen, dann aber wirkte die Festungsarchitektur, so wichtig für das Leben, die Baukraft erziehend, auch auf das ästhetische Gefühl ein. Man übernahm ihre Formen als schöne. Gerade die Allgemeinheit solcher Formen geben der südfranzösischen Architektur den außerordentlichen Charakter. Erinnert sei an den Portalvorbau der Kathedrale von Montpellier, den Zinnengang über die Strebebögen von St. Just in Narbonne hinweg, welchen ein großer Schleuderstein leicht zertrümmert hätte. Die Nordseite von Albi (Taf. I) präsentiert sich als einheitlich in diesem Festungsstil angelegt. Längs des Tarn zunächst die Stadtmauer, dann die bischöfliche Residenz mit dem hochsteigenden Kastell, schließlich die Kathedrale. Die großen Fenster hätten sie für Verteidigungszwecke unbrauchbar gemacht. (Die kleinen Türmchen im Osten

Albi, Kathedrale und Befestigung





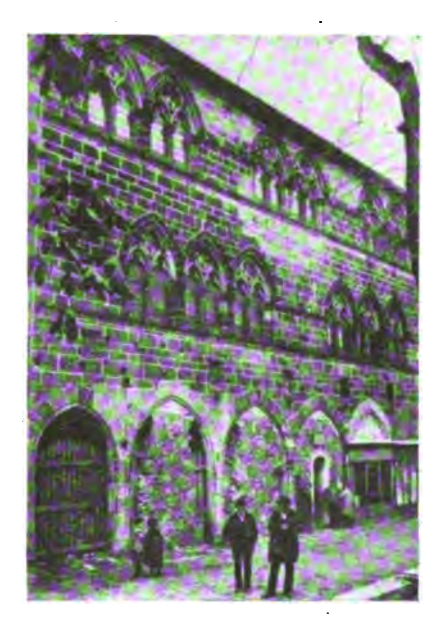
des flachen, erst im 19. Jahrhundert zu Ende geführten Daches, deutlich erkennbar am helleren Material, sind modern, sie zersplittern die Wirkung des Hauptturmes.) Es dürfte sich also der Gruppe „Festungskirchen“ gegenüber größere Vorsicht empfehlen, als jetzt üblich.



14. Cordes.

Der Marktplatz von Cordes, im 14. Jahrhundert eingerichtet, gibt das seltene Beispiel einer Überdachung auf massiven quadratischen Pfeilern mit abgeschrägten Ecken. Die Notwendigkeit eines Witterungsschutzes für damalige Lebensformen und Abwicklung des Handels ist bekannt. Bei späteren Städtegründungen des 13. Jahrhunderts ist der gedeckte Raum als Arkadengang, manchmal doppeljochig, in die umschließenden Häuser einbezogen. Cordes mußte das Unterlassen gutmachen auf eine Weise, die an Italien erinnert.

Hiermit wird eine Frage von Wichtigkeit berührt: die nach den italienisch-französischen Beziehungen. Die Beeinflussung Italiens durch Südfrankreich ist bis gegen 1300 sicher eine größere, als die Kunstgeschichte im allgemeinen anzunehmen pflegt. Darauf flutet die Strömung zurück, zunächst durch die Schleusen Avignon und Neapel. Man irrt nicht, wenn man in der Fassadenkomposition jener prächtigen Häuser, die Cordes im 13. und 14. Jahrhundert zur Zeit seines glücklichsten Wohlstandes und seiner ausgedehnten Handelsverbindungen entstehen sah, italienische Einflüsse erkennt, so in der Maison Séguier, „dite du grand Écuyer“, der Maison Carat mit Arkadenhof und Rampentreppe, der Maison du grand Veneur und du grand Fauconnier, heute Mairie (Abb. 15), sämtlich an der Hauptstraße. Arkaden im Erdgeschoß, regelmäßige Fenstergruppierung, Teilung des Baukörpers durch scharfe Horizontalsimse: diese Bauten könnten ohne weiteres im Florentini-


15. Cordes, Mairie.



16. Villeneuve-lès-Avignon, Hauptstraße mit Arkaden.

schen oder Sienesischen stehen, nur geringere Straffheit im Aufbau und die Einzelbehandlung unterscheiden sie.

Hier nun finden sich jene liebevollen Feinheiten gotischer Arbeit, das Schmücken und Ziselieren einzelner Teile, die kaum dem Vorbeiwandernden bemerkbar eine Fülle künstlerischer Lebendigkeit bergen. Köstlich die Fenster der Maison Séguier mit zierlichen Basen und Kapitellen, spielenden Häschen in den Bogenkehlungen. Wie Edelsteine sind ganz frei verstreut am Mittelgeschoß dieser Fassade aus einem Stein gehauene Skulpturen mit lustigen Darstellungen: ein hüpfender Dudelsackbläser, ein Mädel, das voll Gier in einen großen Apfel hineinbeißt, ein Geigenspieler; im „Hause des großen Jägers" am Platz gegenüber der Kirche ist eine Saujagd dargestellt: ein Reiter, Jäger mit Armbrust, Hunde, die einen Keiler aufsuchen und stellen.

Das durchgehende Vorkommen der Erdgeschoßarkaden an sämtlichen Häusern des 14. Jahrhunderts hat von französischer Seite die Frage aufwerfen lassen, ob man es hier vielleicht mit einem ganz oder teilweise durchlaufenden Arkadengang zu tun habe, wie er in Italien gebräuchlich und für den es auch in Frankreich Beispiele gibt, so in Villeneuve-lès-Avignon (Abb. 16), vor allem an den Märkten der späteren Neugründungen (Abb. 22—25). Der gegenwärtige Zustand, die dünnen Pfeiler scheinen dafür zu sprechen. Bei genauerer Betrachtung erhält man jedoch ein anderes Ergebnis. Einmal sind die Arkaden selbst in demselben Haus nicht immer gleich, sondern es gruppieren sich kleinere um eine große. Dann müßte eine spätere Quervermauerung gegen das Nachbarhaus erkennbar sein. Die Arkaden waren also als Buden und Werkstätten eingerichtet, wie man sie noch heute in Cluny, Cahors, Narbonne findet: rechts und links im Bogen eine Ladenbank mit schmalem Durchgang, die ganze Öffnung durch große Klappflügel zu schließen. Die auffallende Anzahl der Buden erklärt sich aus dem Blühen des Handels zu dieser Zeit.

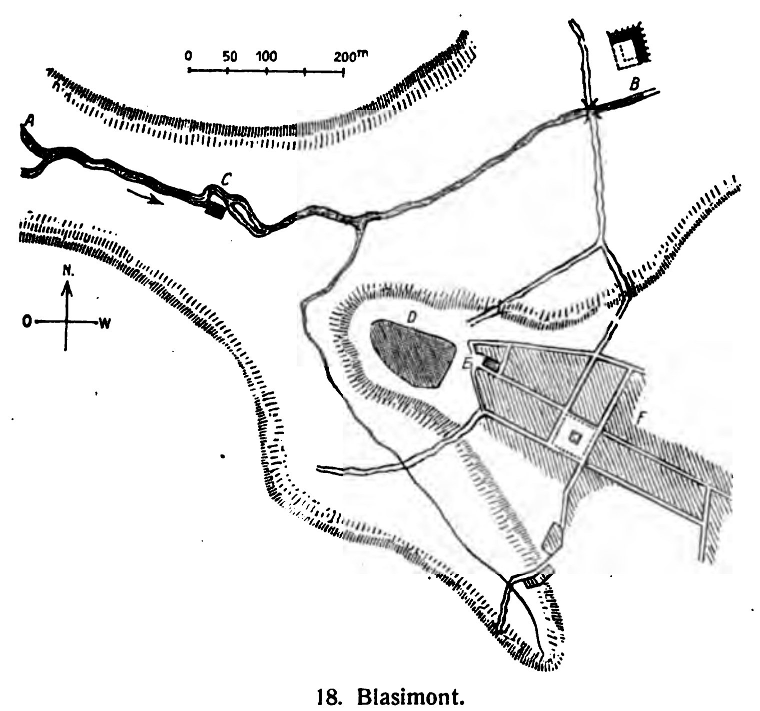
Rasch versank das Glück von Cordes. 1568 und 1578 eroberten es die Protestanten, innere Kämpfe bis ins 17. Jahrhundert und zu verschiedenen Zeiten die Pest richteten die Lebenskraft seiner Bewohner zugrunde. Ein unvergleichliches Stück mittelalterlicher Stadtbaukunst blieb uns so erhalten.



17. Ste. Foy-la-Grande (Alter Stich).

III. Gotische Stadtgründungen.

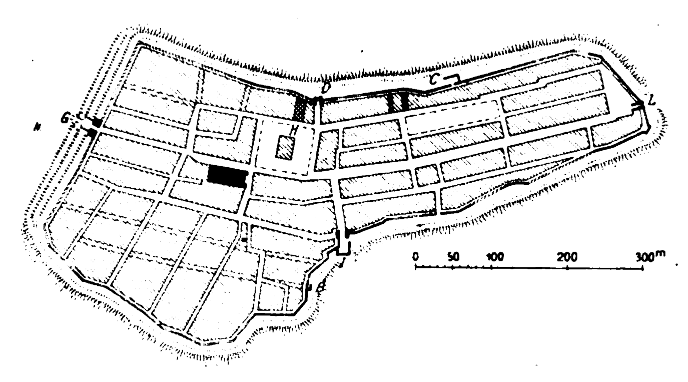
Von den beiden Momenten, die dem Entstehen der Städte hinderlich gewesen waren, kam im späteren Mittelalter das eine, die Plünderungszüge im Gefolge der Völkerwanderung, kaum mehr in Betracht. Das andere Moment, das Widerstreben von Adel und Kirche, hatte sich gewandelt, der Adel erkannte seinen Vorteil in der befestigten Stadt. Ursache für diesen Anschauungswechsel wurden die großen politischen Veränderungen in Südfrankreich, die in anderer Form, aber ebenso einflußreich auch in anderen Ländern eintreten.



18. Blasimont.

Die politischen Verschiebungen sind kurz folgende: 1152 waren durch die Heirat Heinrichs II. von Anjou-Plantagenet mit Eléonore das Poitou, die Guyenne, die Gascogne, also der Westen Südfrankreichs, dem englischen Königshause zugefallen. 1229, nach dem Albigenserkriege, übernahm das französische Königtum mit Ludwig IX. die Oberherrschaft über die Grafschaft Toulouse, und diese Grafschaft wurde nach dem Tode Alphons' von Toulouse (1249—1271) fester Besitz. Die Nachbarschaft führte zwischen kriegslustigen Engländern und Franzosen zu einem Kampf um die Herrschaft über Südfrankreich, in dem plötzlich die Städte größte Bedeutung gewannen. Denn ihre freundschaftliche Haltung bot Gewähr für die Haltung des offenen Landes, das der heut siegreiche, wenige Tage später flüchtige Heerführer durcheilte. Sie waren hier das, was an einer Feste wie Carcassonne die einzelnen Türme waren: Stützpunkte militärischer Operationen. Wollten die großen Souveräne wie die Grafen von Toulouse ihre Selbständigkeit bewahren, so waren sie gezwungen, ebenfalls Politik mit den Städten zu treiben. Wenn Könige kämpfen, haben Krämer den Gewinn.

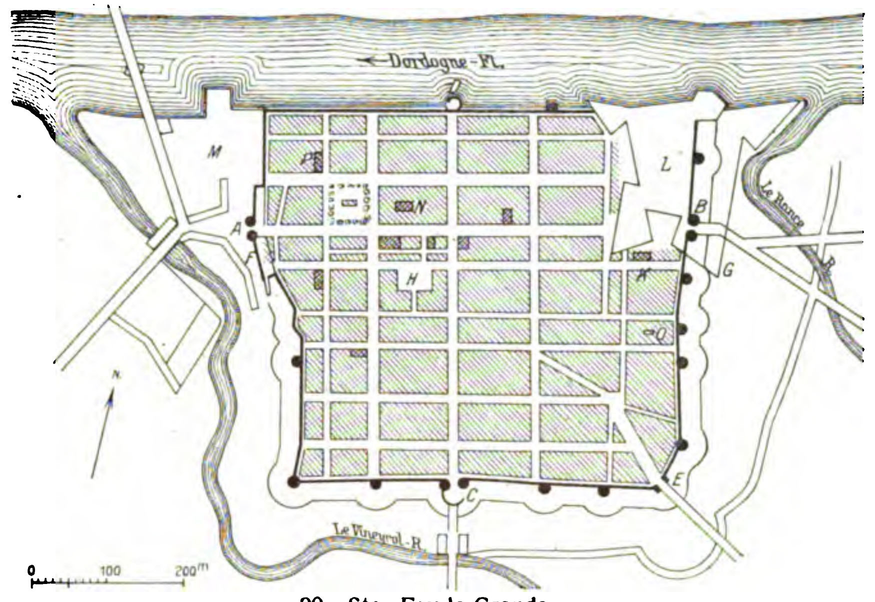
Die alten Städte werden umworben, oder man sucht sie mit Gewalt in Besitz zu nehmen. La Réole wechselt von 1224—1442 neunzehnmal zwischen Engländern und Franzosen. Dann werden die Parasitstädte befestigt. Endlich kommt es zu vollkommenen Neuanlagen, entweder an Stelle zerstörter Siedlungen wie die Unterstadt von Carcassonne auf jungfräulichem Boden oder unter Einbeziehung dieser wie Libourne, das die bourgade St. Jean de Fozera einschloß. Diese Neuanlagen sind für die Geschichte des Stadtbaus von größtem Interesse, weil sie über die Formprinzipien der gotischen Stadt als architektonischer Gesamtvorstellung unterrichten. Das Bild sieht ganz anders aus, als man es sich gemeinhin von einer gotischen Stadt macht.



19. Monségur.

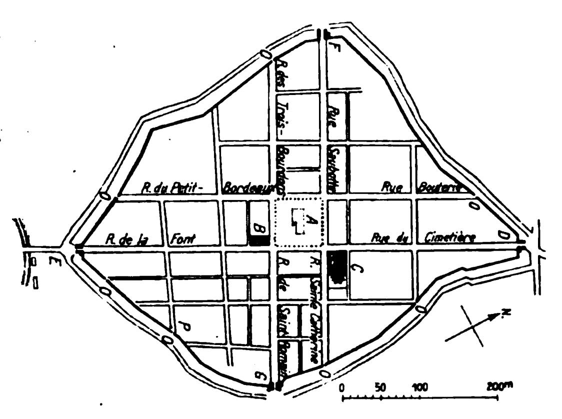
Die Gründungen haben zum Ziel, ein Bürgertum zur politischen Unterstützung des jeweiligen Landesherrn zu bilden. Sie stellen also eine Kreuzung dar aus den gallisch-römischen Patrizierstädten und den gekennzeichneten Feudalstädten, an letztere durch ihren

Gründungsakt und ihre Verpflichtungen erinnernd, den Patrizierstädten sich durch ihre zahlreichen Privilegien nähernd, die allerdings nicht immer eingehalten wurden. Mit der politisch-militärischen Absicht vereinigt sich die wirtschaftliche: eine Stadt bedeutet mit ihren Abgaben und Leistungen, für die der Gründer seinen Schutz zusagt, eine geschickte Kapitalanlage. Diese Gründungen werden in Frankreich Villes-neuves oder Bastides genannt. Man behält die Bezeichnung auch im Deutschen am besten bei.



20. Ste. Foy-la-Grande.

Von drei Parteien geht die Initiative zu den Bastiden aus. Einmal ist es das französische Königtum, das hier die ersten Schößlinge des Einheitsgedankens treibt. (Man vergleiche für die Abschätzung solcher Tatkraft Deutschland, wo die Kaiser im Reich fast heimatlos von Stadt zu Stadt zogen.) Dann die englischen Könige, die mit den Bastiden gleichsam einen Wall vor Bordeaux legen, das im Vorrang Bazas abgelöst hatte. Die dritten Städtegründer sind die großen Souveräne, die auf diese Art ihre Macht gegen Krone und kleine Territorialherren, die Kirchturmfürsten und Klöster, sichern wollen. Es kommt vor, daß solche Villes-neuves von dazu autorisierten Offizieren angelegt werden: Castelnau-de-Levis bei Albi von Sicard d'Alaman, dem ausgezeichneten Minister der letzten Grafen von Toulouse, Libourne von Roger de Leyburne unter Heinrich III., Cadillac im Auftrag Eduards I. von Jean de Grailly. Dagegen finden sich Bastiden durch Zusammenschluß einer Anzahl Landbewohner, als Spekulation kleinerer Territorialherren — Blasimont blieb nur ein Versuch —, als Tochterstädte wie in Ostdeutschland im 13. und 14. Jahrhundert im Midi meiner Kenntnis nach nicht. Das große Erwachen des Bürgertums setzt in Deutschland früher als in Frankreich ein. Hier blieb selbst die privilegierte Stadt Handelsobjekt. Noch 1425 verschenkte Karl VII. Fleurence an den Grafen von Dreux. Die Einwohner schlossen sich in einem verzweifelten Rütlischwur gegen solche Vergewaltigung zusammen — und wurden massakriert.



21. Sauveterre-de-Guyenne.

Gründe dafür sind leicht zu finden. In einem Lande, in dem die Machtverhältnisse bereits befestigt waren, glückte es kaum immer einer starken Autorität, eine nicht unbedeutende Verschiebung vor-

zunehmen. Einmal hatte man sich mit den Eigentümern von Grund und Boden auseinanderzusetzen — das geschah in den paréages —, dann war der Widerstand aller derer zu brechen, die sich durch eine solche Gründung geschädigt fühlten. Entschädigungsansprüche machten besonders die Klöster, fußend auf kanonischem Recht, in der entschiedensten Weise. Sie sind also durchaus keine Förderer bürgerlicher Kultur, als die man sie in einer Verwechslung von Kulturbewahrer und Kulturanreger bezeichnet. Montauban, dessen erste Bewohner sich hierher vor den Erpressungen der Abtei St. Théodard geflüchtet hatten, mußte von seinem Gründer schließlich der Oberhoheit der Mönche unterstellt werden, um nicht den Bannstrahl auf sich herabzuziehen. Der Bischof von Rodez exkommunizierte die, welche eine Neustadt beziehen wollten. Für Sauveterre-de-Guyenne mußten eine Anzahl Grundbesitzer mit Gewalt von Eduard I. enteignet werden. Gegen eine Gründung Alphons' von Poitier erhoben die Barone von Angenais starken Einspruch, da ihnen ihre Leibeigenen fortliefen. Um Reibereien zu vermeiden, wurden daher oft die Bewohner des nächstumliegenden Landes von der Besiedlung ausgeschlossen.

Mit Vorliebe wurden Ebenen und Flußtäler für die neue Stadt gewählt, möglichst an Grenzen und wichtigen Punkten. Die Befestigung legte dann zum Teil der Gründer an, ehe er zur Besiedlung und zum inneren Ausbau zusammenrief. Zuschüsse an Baumaterialien und Geld wurden gewährt. Die Coûtumes mit ihren Privilegien regelten das Verhältnis der Städter zum Herrn. Diese „Chartes de Coûtumes" sind die Quellen für die erste Geschichte der Villes-neuves. (Der lateinische Text für Sauveterre-de-Guyenne ist abgedruckt im „Compte rendu des travaux de la Commission des Monuments historiques" 1847.)

In der Benennung kennzeichnet sich die Idee der Freiheit und Treue: Villefranche, Ste. Foy-la-Grande, oder die königliche Abstammung: Monréjeau (Mont royal). Dann finden sich Benennungen nach den zur Gründung autorisierten Heerführern: Libourne, nach berühmten Städten: Cordes (Cordova), Fleurence (Florenz), nach der Lage: Montauban (Mons albanus), Aigues-Mortes (Aquae mortuae) oder der Ausdruck allgemeiner Bewunderung: Mirande.

Die geschlossene zielbewußte Kraft, die sich jetzt für den Stadtbau einsetzt, mußte auch eine sichere architektonische Form schaffen. Das wilde Parasitgewächs der Feudalstadt wird in Kultur genommen. Statt des amorphen Durcheinander erscheint kristallinische Regelmäßigkeit.

Streben nach Klärung und Ordnung zeigen schon Stadtgründungen zu Anfang dieser neuen Zeit, die sich noch nicht von den Hügeln herabtrauen. Cordes haben wir kennengelernt. Etwas jünger Villeneuve-lès-Avignon (Abb. 16), von dem Eroberer Avignons, Ludwig VIII., an der Grenze der Provence gegenüber der päpstlichen Stadt gegründet, halb gegen einen Hügel hinauf im Schutz eines großen Kastells, mit graden Hauptstraßen und rechteckigem Markt — ferner Castelnau-de-Levis 1256 bei Albi.

Die äußeren Bedingungen wandeln sich. Mit dem Wachsen des Handels rückt die Stadt aus der Zurückgezogenheit in die verkehrsreichen Ebenen, an die Handelsstraßen. Auf deutschem Boden ist an Freiburg i. B. zu erinnern. Zudem wäre, was an Sicherheit bei Bergbebauung gewonnen, an Arbeit und durch Schwierigkeit der Geländeausnutzung für die größere Stadt verloren gegangen.

Die sichere Bestimmtheit im ersten Auftreten der völlig regelmäßigen Stadtanlagen zeigt, daß sie aus Natur und Zweck heraus geboren sind und die notwendige Form für die Ortsbeschaffenheit und den Willen eines zielbewußten, auf praktische Verwendbarkeit sehenden Gründers darstellen.



22. Sauveterre-de-Guyenne; Marktplatz mit Kirche.

Mit dem Datum 1144 weist sich das mehrfach genannte Montauban (Abb. 23—25) als die früheste regelmäßige Anlage nachrömischer Zeit in Europa aus und ihr Gründer, Graf Alphonse-Jourdain von Toulouse, sollte nicht nur in einer Geschichte des Stadtbaus, sondern auch in der Geschichte der Baukunst unvergessen sein. In Nordfrankreich hat um diese Zeit die Geburtsstunde des gotischen Stiles geschlagen, aber erst rund hundert Jahre später sprechen im Midi seine Einzelformen an. Man kann darum auch bei Montauban nicht von einem gotischen Städtetyp in dem Sinne sprechen, daß mit ihm die Entwicklung der gotischen Architektur Hand in Hand geht, wohl aber, daß beide ähnlicher Gesinnung entspringen. Denn die Gotik ist nicht nur konstruktives, sondern auch raumklärendes Problem, selbst wenn die Begründung dieses Problems bereits von der romanischen Kunst gegeben war und die Gotik wenig erreichte.

Dieses Verlangen nach Klarheit ordnet auch den Stadtplan. Das Prinzip der gotischen Stadtbaumeister ist das der Regelmäßigkeit, nicht der Unregelmäßigkeit. Man muß dem verstorbenen v. Essenwein zustimmen, wenn er annahm, daß die gotischen Architekten die Unregelmäßigkeit der alten Städte selbst als unschön empfunden hätten. Ein so ausgezeichneter Forscher wie Félix de Verneilh sagt: „Jamais, qu'on le croie bien, nos ancêtres n'ont été assez absurdes pour rendre à plaisir tortueuses et irrégulières les rues de leurs villes; ils n'avaient pas peur à ce point du vent ou de l'ennemi, quoi qu'on en dise. Jamais si ce n'est peut-être au XVe siècle, ils n'ont admis ni dans leurs monuments, ni dans aucune de leurs oeuvres, l'irrégularité sans motifs. Y a-t-il rien de plus symmétrique que les jardins du moyen âge devenus les jardins à la française?" (Architecture civile au moyen âge dans le Périgord et le Limousin, in „Annales archéologiques", Bd. VI, S. 71.) Die Unregelmäßigkeit wird nicht gesucht. Etwas anderes ist es, wie man sich im Einzelfall mit ihr abfindet. Die Regelmäßigkeit aber ist kein starrer Tod. Der Unterschied zu amerikanischen Städten liegt formal darin, daß nicht ein und dasselbe Planbild den verschiedensten Bodenformationen aufgeprägt wird, sondern sich ihnen an-



23. Montauban, Gotische Doppelarkaden des Marktplatzes.

paßt. Montauban schmiegt sich wie ein lebendes, fühlendes Wesen an den Tarn an. Monségur (Abb. 19) erstrebt zwar möglichste Regelmäßigkeit, richtet sich aber nach den Hügeln und knickt in der Mitte ab.

Diese Planung des Grafen von Toulouse, auf deren Einzelheiten nach einem kurzen Gesamtüberblick über die Neustädte zurückzukommen sein wird, blieb hundert Jahre lang ohne Nachfolge. Dann aber entstanden von 1240—1300 eine Anzahl großer Anlagen, nun auch schon mit gotischen Einzelheiten.

Ich stelle die mir bekannten zusammen: Aigues-Mortes (1240, Ludwig der Heilige), Ste. Foy-la-Grande (1241 oder 1255, Raymond VII von Toulouse bezw. Alphons von Poitier), Carcassonne—Unterstadt (1247, Ludwig der Heilige), Ville-franche-de-Rouerge (1252, Alphons von Poitier), Villeneuve-sur-Lot (1264, Alphons von Poitier), Monségur (1265, Eléonore de Provence, Königin von England), Libourne (1269, Roger de Leyburn im Auftrag Heinrichs III.), Réalmont (1272), Cadillac (1280, Jean de Grailly im Auftrag Eduards I.), Sauveterre-de-Guyenne (1281, Eduard I.), Monpazier (1284, Eduard I.), Mirandc (1285), Monréjeau, Marciac (1298), Blasimont bei Sauveterre (etwa 1300, La Réolesche Familie Piis neben ihrem Schloß), Rabastens-de-Bigorre (1306?), Créon (1313, Alméric de Créon im Auftrag Eduards II.). Fleurence, Sauveterre la Réole (1318).

Der Umriß der Villes-neuves ist fast immer vieleckig, meist rechteckig. Ist hier auch die Mauermasse größer im Verhältnis zur umschlossenen Fläche als bei runder Anlage — eine solche zeigt nur Créon —, so läßt sich diese Fläche andrerseits gut aufteilen. Für die Unterstadt von Carcassonne, gegenüber der Cité, ist als Umfassung ein sechsseitiges Polygon gewählt. Unregelmäßig polygonalen Umriß zeigt Cadillac.

Die kleine Anlage neben dem Château de Blasimont, zwischen Sauveterre und Castillon gelegen, gibt die embryonale Bildung dieser Gründungen (Abb. 18). Den Herren des Schlosses

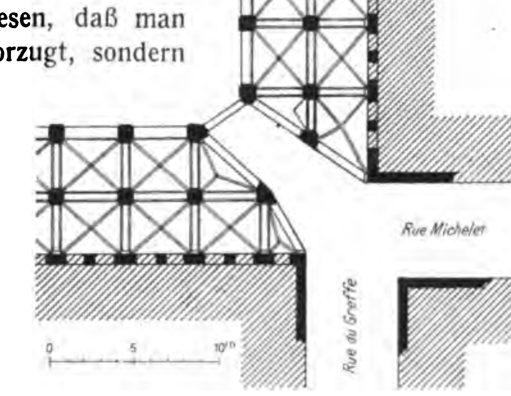
mag es an Kraft und Geld gefehlt haben, aus den Anfängen eine Stadt zu schaffen; auch die Verhältnisse des Bodens waren nicht günstig. Das Rückgrat bilden vier gerade Straßen, an ihrer Kreuzung einen quadratischen Markt herausschneidend, der Reste eines Laubenganges aus dem 14. und 15. Jahrhundert in Holzkonstruktion zeigt. Dieses Grundschema läßt einen Rückschluß auf die Bebauung des von Mauern umschlossenen Vierecks von Ste. Foy-la-Grande zu, wo der Markt in der Mitte eines Viertels liegt, von den drei breitesten Straßen herausgeschnitten (Abb. 20). Die anderen Straßen gliederten sich allmählich an, am spätesten wurde das Südostviertel ausgebaut, wo ein neues Tor eine Diagonalstraße entstehen ließ. Wirklich liegen die älteren Häuser im Nordwestteil der Stadt. Zu den Hauptstraßen, den Carreriae, deren Breite zwischen 6 und 8 m schwankt, laufen parallel schmälere Straßen, deren Breite bis auf 2 m herabgeht. So wird das Stadtgelände in rechteckige Baublöcke aufgeteilt. Diese werden wieder in eine Anzahl doppelter rechteckiger Grundstücke zerlegt, von denen einige auf dem Plan dunkel angegeben sind. Ihre Größe schwankt unwesentlich. In Ste. Foy-la-Grande, Monségur, Sauveterre-de-Guyenne, also französischen und englischen Gründungen, beträgt sie 8 m Straßenfront zu 20—24 m Tiefe, in Montauban 12:24 m. Zwischen den einzelnen Häusern bleiben schmale meist nur 25—35 cm betragende Zwischenräume, die Andronnes, oft noch heute vorhanden und als oberirdische Kanalisation dienend.



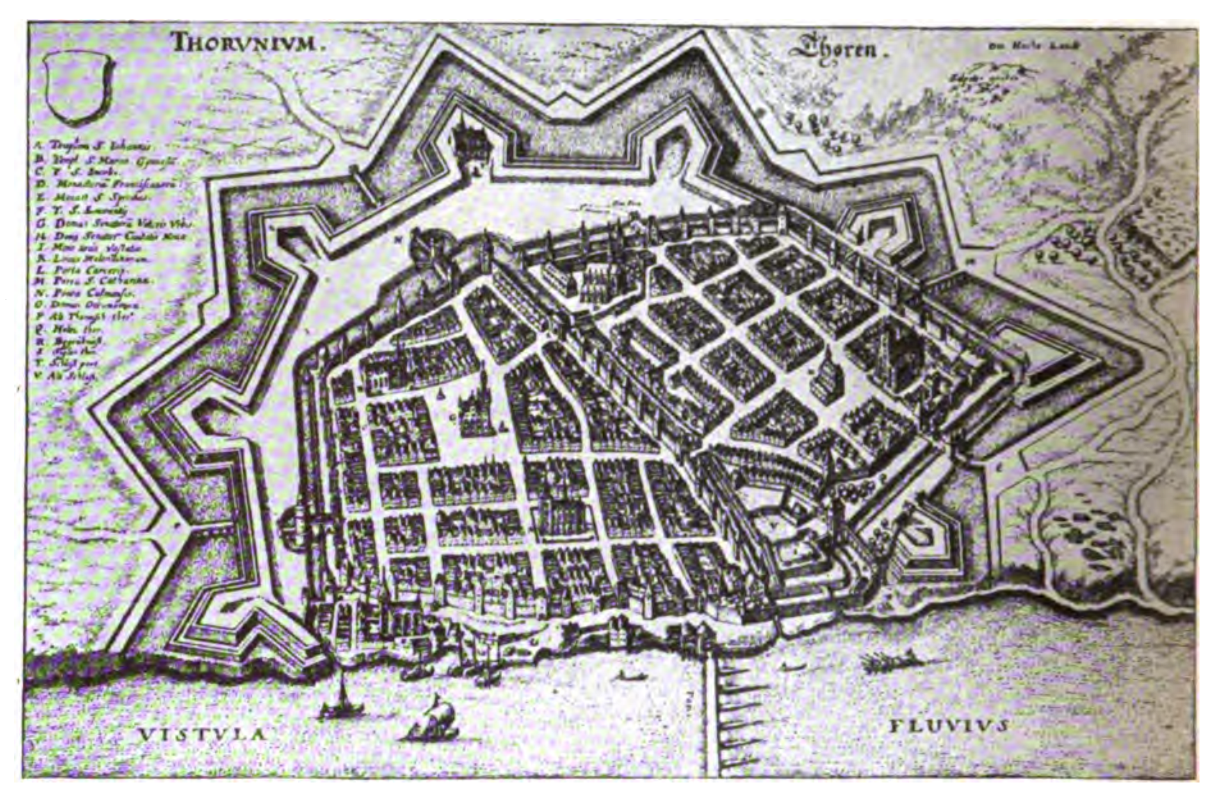
24. Montauban, Marktplatz.

Bei Montauban ist schon darauf hingewiesen, daß man keineswegs immer das genaue Rechtecknetz bevorzugt, sondern daß man Zugeständnisse an den Ort macht. Dabei achtet man aber auf geradlaufende Straßenabschnitte. So verlangen bei Monségur eine Berglehne und die Form des Plateaus das Umschwingen der Stadt. Das erreicht man, indem man die Straßenfluchten beim Markt umknickt (Abb. 19).

Auf dem Marktplatz entwickelt sich die Lebenskraft der mittelalterlichen Stadt. Der Abt von La Sauve majeur wollte durch Aufhebung des Marktrechts dem neugegründeten Créon den Lebensfaden abschneiden. Dagegen half man sich einstmals in



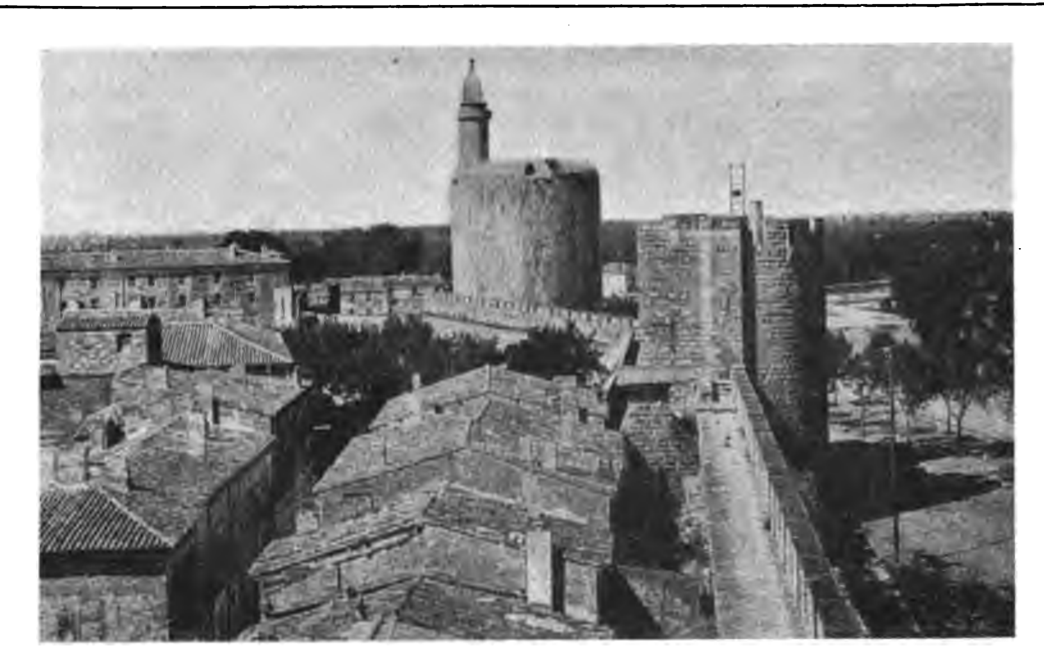
25. Montauban, Ecke des Marktplatzes.



26. Thorn, Doppelte Stadtgründung.

Lyon, um den Marktverkehr zu heben, mit einem drastischen Mittel, das noch heute wirksam wäre: der während der Dauer des Marktes begangene Ehebruch wurde nicht bestraft. Verleihung von besonderen, privilegierten Marktrechten war die Belohnung, die Landesherren braven Städten zuteilten.

Arkaden, wie sie ja auch in Ostdeutschland sich für die Kolonialstädte finden (Heilsberg), umgeben fast stets den Markt, da sie dem praktischen Bedürfnis entspringen. Andererseits konzentriert der Mittelpunkt der Stadt die baukünstlerische Kraft. Die vereinheitlichende Wirkung der Arkaden ist stark: sie formen den Markt zu einem klaren Raumkubus aus. In ursprünglicher Gestalt hat sich keiner dieser Plätze erhalten, woran vor allem das wenig dauerhafte zunächst gewählte Holzmaterial Schuld ist. Spätere gotische Steinwölbungen dagegen trifft man zahlreich, oft unter späteren Umbildungen verborgen. So besonders schön in Montauban, wo nach einem großen Brand im 17. Jahrhundert die Markthäuser in damaligen Formen über den alten gotischen Arkaden wieder aufgebaut wurden (Abb. 23—24). Die Straßeneinmündungen, meist nicht mit überbaut, werden hier durch Bögen abgeschlossen, die als Strebebögen wirken. Einzelheiten der doppelten Arkadengänge (französisch: auvents oder comières) sowie die besondere Einführung der Straßen zeigt der Einzelplan der Südostecke (Abb. 25). Besonders zu vermerken ist das Vorziehen der Straßenwände über das Eckgrundstück, um größere Haustiefe gegen das kostbare Marktgelände zu erhalten. Der Eingang zum Marktplatz wird hierdurch verengert. In Monpazier beträgt die Durchgangsbreite nur 1,65 m. Das Arkadenmotiv wird so beliebt, daß es auch alte Städte schlecht und recht nachträglich



27. Aigues-Mortes, Blick auf Stadt und Befestigung mit der Tour de Constance.

übernehmen: Bazas (Abb. 10), ferner das in seiner politischen Haltung so charaktervolle St. Macaire.

Woher stammt dieses Arkadenmotiv? Auf die Antike darf man kaum verweisen, obgleich noch in Vienne Reste eines römischen, hallenumgebenen Forums erhalten sind. Wohl blieben im Süden lange Gesinnung und auch Einzelheiten antikisch, doch für die volle Lösung einer ganzen Aufgabe fand man keine unmittelbaren Vorbilder. Diese geben die klösterlichen Kreuzgänge, die ihrerseits allerdings auf antike Baugewohnheit, das Atrium, zurückgehen.

Das Schulbeispiel einer Marktanlage bietet Sauveterre-de-Guyenne, sind auch die Arkaden später bis auf zwei gotische erneuert (Abb. 22). Die Mitte bleibt frei; die spätere Zeit stellt hier manchmal eine Markthalle auf. Kirche und Rathaus liegen am Rande, die erste meist auf einem Eckgrundstück, das Hôtel-de-Ville an einer Marktseite ohne besondere Hervorhebung.

Von hier aus wirft man einen vorteilhaften Blick auf die ostdeutschen Kolonialstädte des 13.—14. Jahrhunderts (Abb. 26). Ähnliche Bedingungen erzeugen ähnliche Bildungen. Unterschiede finden sich nur in Einzelheiten, sind aber typisch. Die Gesamtform ist nicht vieleckig, sondern abgerundet, die Baublöcke nähern sich dem Quadrat. Der Markt ist bedeutend größer. In Krakau betragen die Seitenlängen über 200 m, in Breslau fast 200 m, in Posen etwa 130 m, in Frankreich dagegen selten über 80 m. Arkaden rings um den Platz kommen seltener vor, wenn auch Beispiele dafür erhalten sind. Dagegen werden ebenso die Straßenfluchten über das Eckgrundstück hinausgezogen, um tiefere Grundstücke gegen den Markt zu gewinnen, besonders deutlich in Posen. Fast stets wird das Rathaus auf dem Markt etwas zur Seite gebaut, auch die Kirche steht frei auf ihrem besonderen Platz. Das gibt ein wenig über die Begründung der Theorie von der Einbauung gotischer Gebäude zu denken, für die Sauveterre-



28. Aigues-Mortes, Stadttor und Tour de Constance.

de-Guyenne ein gutes Beispiel zu stellen schien: in Südfrankreich, wo eben erst die Gotik eindringt, baut man Kirche und öffentliche Gebäude ein, in Deutschland zur Zeit der vollen Beherrschung des Stiles stellt man sie frei. Man muß darum für die französische Gewohnheit andere Gründe finden: Liebe zur Symmetrie, zur Straffheit der Anordnung, vor allem Rücksicht auf Raumersparnis. Es scheint zudem, daß die Begräbnisstätten in Frankreich außerhalb der Mauern lagen, jedenfalls waren sie nicht wie in Deutschland um die Kirche herum als Kirchhof angeordnet.

An den Straßen entlang stehen die Häuser in verschiedenen Höhen mit flachen Giebeln oder geraden Dachgesimsen, ohne Vorkragungen wie im alten Albi. Arkadengänge sind nicht häufig, wohl auch meist verschwunden. In Aigues-Mortes zeigt sie noch ein in die Straße vorspringendes Haus, mehrere Häuser nebeneinander mit alten Arkaden sind in Villeneuve-lès-Avignon (Abb. 16), in Monségur erhalten. Häufig dagegen sind Arkaden im Erdgeschoß der einzelnen Häuser, die als Läden und Magazine dienten, wie sie noch heute in ärmeren Quartieren südfranzösischer Städte in Gebrauch sind (vgl. S. 12).

Der Markt gibt einer Stadt Stärke im wirtschaftlichen Leben, die Festigkeit ihrer Mauern beweist ihren politischen Wert. Für die Bastide, bei deren Anlage man zunächst militärische Zwecke verfolgte, ist die Befestigung Hauptumstand. Wenig ist von dem Reichtum an Mauerwerk erhalten, das 19. Jahrhundert hat mit ihm praktisch gewirtschaftet, Häuser aufgeführt, Wege gebaut. Manche Bastiden hatten überhaupt nicht eine vollständige massive Befestigung. Créon war mit Wall und Palissaden umgeben, nur die vier Tore bestanden aus Stein. Diese Befestigungsart scheint sogar häufig die erste, provisorische gewesen zu sein. Monségur erhielt erst vierzig Jahre nach seiner Gründung Steinmauern. Gleiches wird von Cadillac berichtet.

Vollständig erhalten ist der kühne 1240—46 erbaute Mauergürtel von Aigues-Mortes (Abb. 27—29), in den neunziger Jahren geschickt von Louzier wiederhergestellt. Diese Gründung,



29. Aigues-Mortes, Stadtmauer gegen die Lagunen.

ein Viereck mit Straßenführungen parallel zu seinen Seiten, ist nicht so sehr als Stadt gedacht, wie als großes Heerlager für den Kreuzfahrer Ludwig den Heiligen, und liegt zwischen den weiten flachen Salzseen sechs Kilometer von der Küste des mittelländischen Meeres entfernt. Ein noch benutzter Kanal verbindet es mit seinem Hafenort Grau du Roi. Man denke an Gibraltar, um Gegensatz der Zeiten zu empfinden. Die Schöpfung eines königlichen Willens ist Triumph über die Materie. Die Steinmauern, deren Blöcke von weither geschafft wurden und die die Stadt in einer Länge von 1700 m bei einer Höhe von etwa 9 m, umziehen, bedeuten ungeheure Arbeitsleistung. Neunzehn Türme und zehn Tore gliedern die Massen. Man vergleiche das Flickwerk von Carcassonne (Abb. 11, 12). Bei Aigues-Mortes ist alles aus einem Guß, und trotzdem, welch Leben! Die Rustika drückt Mauermasse und Mauerstärke aus, da die Blöcke erst nach oben zu sich glättend unregelmäßige Schatten und somit starke Tiefenanregung geben. Die abgearbeitete, besonders in Italien übliche Rustika ist Fläche, Fassadenfläche ohne rechte Vermittlung der Mauerstärke. Erst die Renaissance strebt in den Palazzi Pitti und Strozzi ähnliche Wirkungen an. Die ganze Wucht der Mauer ist im Tor (Abb. 28) zusammengenommen mit einem Geringstmaß an Gliederung und nur dem winzigen Schmuckstein eines Speiers, dessen Zierlichkeit wie das Funkeln eines Brillanten erscheint.

Noch ein Blick auf die Brücken, die eine Geschichte des Stadtbaus in ihren Forschungskreis zu ziehen hat. Typisch die Brücke von Montauban über den Tarn, wundervoll in ihrem Gesamtschwung und in der Umrißlinie ihrer Öffnungen. Die Spannung, heute nur in Verankerungen deutlich erkennbar, durchdringt die ganze Steinmasse. Kein totes Liegen, die Brücke spreizt sich über den Flußlauf. Einfacher die Brücke von Albi über den Tarn zu seinem Faubourg de la Madeleine, ein Bild, das an Florenz denken läßt. Eine weitere Form gibt Orthez bei Pau mit einem Mittelturm zur Verteidigung. Der Pont Valentré über den Lot bei Cahors, mit besonderem Geschick restauriert, ist dann die schönste befestigte Brücke der Gotik, nicht nur in Frankreich (Abb. 30).



30. Cahors, Pont Valentré.

Bald nach 1300 schließt diese Epoche des Stadtbaus ab. Regelmäßige Anlagen ähnlicher Organisierung finden sich erst wieder unter dem Einfluß der Renaissance, so Vitry-le-François (1545) und andere in Kapitel V und VI behandelte Anlagen, wie sie besonders die italienische Renaissance entstehen ließ. Die Unterschiede festzustellen ist baugeschichtlich interessant. Alle späteren Anlagen übertreffen kaum den Eindruck dieser gotischen Stadtanlagen in Südfrankreich, Gewächse ihres durch formenden Willen befruchteten Bodens.



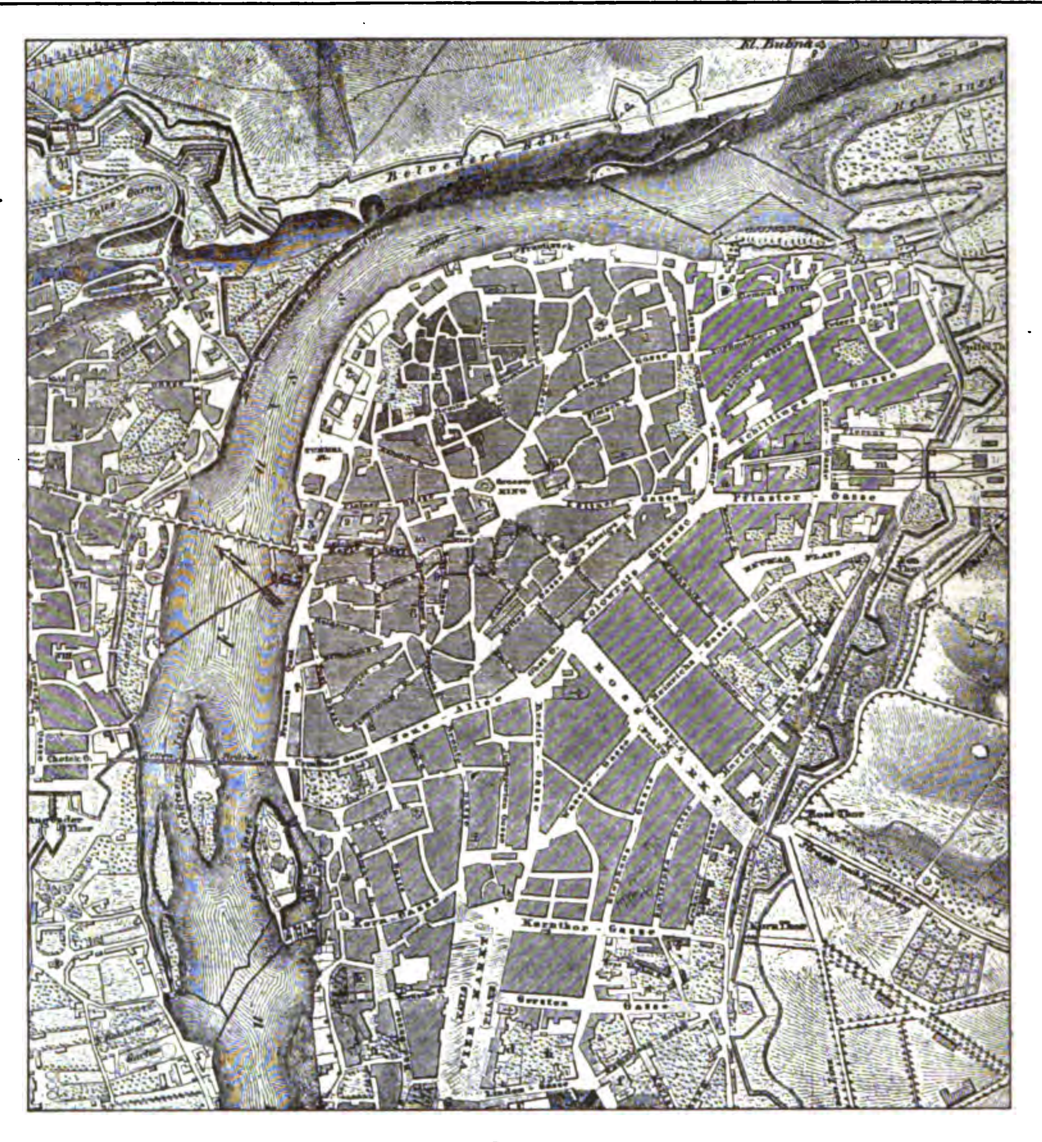
31. Prag, Hradschin mit St. Veits-Dom.

IV. Gotische Stadterweiterung und barocker Aufbau.

Die Stadtbaugeschichte Prags gibt für die Bildung der mittelalterlichen Stadt ein typisches Beispiel, das besonders nahe liegt da norddeutsche Ansiedler und gleiche städtische Kultur auf ihre Entwicklung von Einfluß waren. Haben auch mittelalterlicher Geist und sein architektonischer Ausdruck abgesehen von einigen großen Zeugen aus der Zeit Karls IV., für flüchtige Augen geringere Spuren hinterlassen, erhielt auch erst durch den böhmischen Barock Prag seine charakteristische Physiognomie, so wehrt der Deutsche kaum dem Eindruck, hier an die Stätte einer eigenen, versunkenen Zeit zu kommen, wo er nur zu schürfen braucht, um mystische Wunder und seltene Geheimnisse ans Licht zu bringen.

Kristallisationspunkte für die Entstehung der Stadt bilden die beiden Burgen Vyšehrad südaufwärts der Moldau und der Hradschin am anderen Ufer, im Scheitel des nach Osten abbiegenden Flusses. Beide auf steilen, natürlichen Höhen gelegen. Zu Füßen dieser Burgen finden sich schon gegen den Ausgang des ersten Jahrtausends die bekannte Erscheinung der Faux-bourgs. Gleichzeitig hat man sich auch das rechte Ufer des Moldauknies primitiv besiedelt zu denken. Diese letzte, auf zwei Seiten durch den Fluß geschützte Siedelung war bereits im 12. Jahrhundert zu einem Stadtgebilde, der Altstadt, ausgewachsen, nachdem durch die 1153 erbaute und 1352 durch die heutige Karlsbrücke ersetzte Judithbrücke für den Handel eine wichtige Verbindung über die Moldau geschaffen worden war.

Ihren Zentralisationspunkt erhielt diese merkantile Siedelung 1153 in dem Umgelt, dem internationalen Handelsplatz, in Form eines großen, umbauten Hofes, der sich nach mancherlei Änderungen erhalten hat (Abb. 38). Umwallt wurde die Altstadt zu gleicher Zeit, das heißt unter der Regierung König Wenzels I., zum Schutz gegen die einbrechenden Tartaren. Der einstige Wallring zeichnet sich deutlich auf dem heutigen Stadtplan ab, über die Kolowratstraße, jetzt Graben, führend. Östlich außerhalb des Walles an der Moldau lag das deutsche Handelsquartier,



32. Prag 1852.

das Poříč, von ansehnlichem Umfang, gegen Süden etwa von der heutigen Schillingsgasse begrenzt. Alle diese Teile waren regellos, ohne vorher festgelegten Plan entstanden. Dazu kamen noch einige zersplitterte, kleine Siedelungen flußaufwärts am rechten Ufer zwischen der Altstadt und dem Vyšehrad, die sich noch im heutigen Stadtplan durch ihre ungleiche Straßenführung abzeichnen (Abb. 32 nach einem Plan von 1852).

Mit Ottokar I. beginnt parallel der Gründung der ostdeutschen Kolonialstädte, der südfranzösischen Villes-neuves, auch für Böhmen die große Zeit der Städtegründungen: 1225 Königgrätz, 1234 Eger, 1235 Leitmeritz, unter Ottokar II. Budweis, Freistadt und andere.

Diesem König verdankt Prag gleichfalls eine Neugründung, die Kleinstadt oder Kleinseite. Er vertrieb die Bewohner des Faubourg zu Füßen des Hradschin, damit die immer wieder festzustellende Rechtlosigkeit dieser armseligen burgenses dokumentierend, und siedelte hier



33. Osnabrück. (Ballonaufnahme der Firma Zeiß-Jena.)

im Jahr 1257 deutsche Kolonisten an. Ein Schluß auf deren Herkunft läßt sich ziehen. Während in der der Altstadt benachbarten Kolonie und dann auch der gesamten Altstadt Nürnberger Recht galt, wurde in der neuen Kleinstadt Magdeburger Recht gesprochen.

Mit Leichtigkeit läßt sich aus dem heutigen Stadtplan das bekannte Schema herausschälen: der rechteckige Marktplatz oder Ring, an dessen Seiten gerade Straßen vorbeigeführt sind. In der Mitte der Längsseiten münden zwei weitere Straßen, in der Platzmitte erheben sich öffentliche Gebäude, Rathaus und Kirche. Unregelmäßigkeiten gegen Norden entstanden durch das steil ansteigende Gelände.

Auch die Altstadt erhielt unter Ottokar II. eine Erweiterung. 1265 wurde auf einem noch unbebauten Gelände im Gallusviertel durch den Fiskus eine planmäßige Anlage geschaffen: der große, damals nur durch die Querverbindung der Brücklgasse durchbrochene Baublock an der Südostseite der alten Umwallung, vor dem gegen die Stadt der noch unverbaute Kohlmarkt — jetzt Rittergasse — lag. In Beziehung zu dem schmalen, gestreckten Platz stand die geschlossene Wand des Baublockes.

Bis zur Zeit Karls IV. (1346—1378) bewahrte die Stadt ungefähr diesen Grundriß. Mit ihm, der zugleich deutscher Kaiser war, beginnt die Blüte Böhmens, jäh erst von den Hussiten-



34. Prag-Kleinseite, Brückengasse mit St. Nikolaus (Phot. Dr. F. Stoedtner)

kriegen unterbrochen. Die Universität, die meisten der heute bestehenden Kirchen und Klöster werden gegründet, der Hradschin und die nach Süden ausgewachsene Kleinseite mit einer Mauer umzogen. Vor allem aber erfährt die Altstadt eine hochbedeutende Erweiterung durch Aufteilung des Geländes zwischen der nordöstlichen deutschen Vorstadt und den Siedelungen längs des oberen rechten Ufers, dem Podskali. Die 1347 angelegte Mauer schloß dem Gebrauch entsprechend ein bedeutend größeres Gelände ein.

Bestimmend für diese Neustadt ist die Anlage der Plätze. Sie werden als Hauptteile, nicht



35. Prag-Kleinseite, Spornergasse mit Palais Thun und Theatinerkirche.

als Reste zwischen Baublöcken behandelt. Es sind zwei Hauptplätze, der Roß- und Viehmarkt (Václavské náměstí und Karlovo náměstí), denen sich der Heumarkt (Havlíčkovo náměstí) anschließt. Die ersten beiden sind radial zur Altstadt gelegen. Der Roßmarkt zerschneidet das ganze Neugelände zwischen alter und neuer Umwallung in zwei Teile, vom Roßtor in leichter Senkung bis gegen das Brücklgassentor der alten Mauer eine breite Triumphalstraße für den Eintretenden schaffend. Der Viehmarkt liegt in der Verlängerung des einstigen „Judengartens", an den noch eine Straße erinnert, genau in der Mitte des vom Roßmarkt links liegenden Quar-

tieres auf einem Plateau, von dem nach allen Seiten die Straßen abfallen. Der Heumarkt liegt für sich abgeschlossen, doch strahlt parallel zu seiner Hauptachse die breite Pflastergasse von der Altstadt aus. Mit diesen drei bedeutenden und bestimmenden Verkehrszügen wird zum erstenmal in einer glücklichen Formung der praktischen Notwendigkeiten das Radialsystem bewußt zur Durchführung gebracht, das auch heute wieder als Grundgerüst für die Erweiterung einer Stadt gefordert wird. In der organischen Entwicklnng der mittelalterlichen Stadt hat es sich bis dahin nur unbewußt im Anbau der von der Stadt ausstrahlenden Landwege geltend gemacht. Deutlich erkennt man in Osnabrück (Abb. 33) den Dom als Zellenkern, die erste Stadtzelle innerhalb der Altstadt und die Erweiterungen.

Im Anschluß an diese Gerüstbildung ist das übrige Gelände unter Bevorzugung des gestreckten, annähernd rechteckigen Baublocks aufgeteilt. Sehr günstig verlaufen die den Längsseiten des Viehmarktes parallelen Straßen mit dem Roßmarkt gegen die Altstadt, oder, nach Umlegung eines bereits vorher angebauten rechteckigen Blockes in Dreieckform, lotrecht gegen die Längsseite dieses Roßmarktes, Fortsetzung auf der Gegenseite findend. Die Hauptverbindung auf dem kürzesten Wege zwischen beiden Märkten durch die Wassergasse läuft als Heinrichsgasse weiter gegen den Heumarkt, der sich in seiner Dreiecksform dem Geländezwickel rechts vom Roßmarkt einfügt. Kein Durchgangsplatz, da die bereits vorher als Landstraße nach Kuttenberg sich fortsetzende Pflastergasse durch das später verschwundene Bergtor und die Zeltnergasse unmittelbar zu dem Großen Ring führt. Die Hauptverbindungsstraßen sind beträchtlich breiter als Nebengassen. Die gesamte Plananlage erweist sich als außerordentlich durchdacht und könnte selbst von dem geschulten modernen Architekten nicht besser entworfen werden. Die ausgezeichnete Lage des Roßmarktes läßt heute das auf der geschleiften Bastion des Roßtores erbaute hochragende böhmische Nationalmuseum prächtig in Erscheinung treten.

Rechnet man für diese Neustadt das Verhältnis von Baugelände und Platzfläche nach, so ergeben sich bei rund 2,5 qkm Flächeninhalt 134 000 qm Platzfläche, also ein Verhältnis von 1 : 18. Bedenkt man aber, daß das deutsche Quartier, das Poříč, und der Uferstreifen an der oberen Moldau, das Podskali, bereits früher bebaut waren, das Gelände südlich des Viehmarktes infolge seiner schwierigen Höhenverhältnisse für geschlossene Bebauung nicht in Betracht kam (und auch heute nur mit freistehenden Institutsgebäuden und Kliniken bebaut ist), es nur die Verbindung mit dem Vyšehrad herstellen sollte, so verschiebt sich das Verhältnis mit 1 : 11,2 außerordentlich zugunsten der Platzfreiflächen. Um einen Vergleich zu geben: die Maximiliansstadt von München, umgrenzt durch Karlstraße, Ludwigstraße, Adalbert- und Augustenstraße, erreicht mit dem großen Pinakothekplatz, dem Karolinen- und Wittelsbacherplatz nur ein Verhältnis von 1 : 14. Allerdings sind hierbei die Straßen nicht mit in Rechnung gestellt. Man erkennt aber, daß von Engräumigkeit bei dieser Stadterweiterung des 14. Jahrhunderts nicht mehr gesprochen werden kann.

Die Gründungsurkunde ist von 1348. Der Zuzug erfolgte vor allem aus der übervölkerten Altstadt. Der König kaufte zunächst das gesamte Gelände für sich an, um es neu aufteilen zu können. Innerhalb 18 Monaten mußten die neuen Siedler ihre Grundstücke fertig bebaut haben, königliche Unterstützungen wurden gewährt, doch die Belastung mit Hypotheken nicht gestattet. Auch findet sich in der Gründungsurkunde eine ästhetische Vorschrift für das Straßenbild, die das Vorbauen über eine gerade Fluchtlinie verbot: „Item ordinamus, ut nullus edificare vel construere ultra limites stratarum (Straßen) et vicorum alte vel basse presumat; quodsi secus fecerit per judicem et scabinas praedictos stratarum et locorum dicte nove civitatis limites transcendentes praecipimus demoliri ...“ und ihn zu bestrafen. Übelriechende Gewerbe wurden



36. Prag-Kleinseite, Markt mit Rathaus und St. Nikolaus. (Phot. Dr. F. Stoedtner)

aus der Altstadt in die Neustadt verlegt, die Juden in der Neustadt auf eine Gasse beschränkt wie in der Altstadt. —

Hat innerhalb der Stadtmauern König Karls IV. Prag vollkommen den Grundriß der mittelalterlichen Stadt gewahrt, so prägte dem Aufbau durchaus der Barock den Stempel auf.



37. Prag-Hradschin, Rathausstiege mit Palais Toscana.

Zwar schuf er keine großen Stadtteile um, wie in Rom und in französischen Städten, nirgends aber empfindet man so wie hier, daß die Prager Barockarchitektur der Gesamterscheinung der Stadt entwachsen ist und in Weiterbildung der älteren Baukunst entstand. Nicht daß aus jener Formen herüber gerettet wurden oder die Barockformen äußerlich dekorativ verwendet wurden — für beides bietet zwar auch der Prager Barock Beispiele —, hier gingen vielmehr ältere und jüngere Architektur eine Harmonie ein, indem der Barock gerade die Elemente zur Grundlage des baulichen Gerüstes machte, auf denen auch die Einheitlichkeit des mittelalterlichen Prag beruhte. Auch dort schon war der Reichtum des Grundrisses, selbst der nach und nach entstandenen Stadtteile, im Aufbau zur Einheit gezwungen, und das Mittel, durch das diese Bindung für die einzelnen Architekturen erreicht worden war, war die Horizontale. Indem der Barock dieses architektonische Element weiter entwickelte, band er ebenfalls Hausfassaden zu Straßenfluchten zusammen. Es gibt keine Stadt, in der man wie in Prag dieses stadtbauliche Bindungsmittel studieren kann, und dies ist besonders lehrreich in unserer Zeit, wo Geschäfts- und Bureauhäuser unter starker Betonung der vertikalen Gliederung komponiert werden.

Ein in Ölfarben auf Holz gemalter Stadtplan von Prag aus dem Jahre 1729, der die gegen Westen gerichteten Fronten der Baublöcke und die hervorragenden Baulichkeiten der Stadt in Ansichten aus der Vogelperspektive gibt und im Archiv der Stadt bewahrt wird, zeigt die Bindungen verschiedener Hausfronten zur einheitlichen Blockwand an den 1265 neu angelegten Teilen des Gallusviertels und am Marktplatz Die Häuser haben im Erdgeschoß Laubengänge, das dritte Geschoß schließt ein kräftig profiliertes, durchlaufendes Gesims ab, über dem in gleichen Winkelneigungen zwei- oder dreigeschossige Giebel aufsetzen. Diese Hausformen in größerer Anzahl finden sich noch heute in schönen Beispielen auf den Hauptplätzen von Pardubitz und Leitomischl. Sie lassen sich bis nach Schlesien und Posen hinein verfolgen, wenn auch der Dekor des Giebels provinzielle Verschiedenheiten aufweist. Das Entscheidende ist die Zusammenfassung der Blockwand durch kräftige Gesimse zu einer Einheit, wodurch diese als Ganzes in Beziehung zur langgezogenen Straße, zum Platz gesetzt

wird und deren Raum als einen einheitlichen, geschlossenen herausbringt. Selbst ein einzelner Monumentalbau wie die Teynkirche zeigt das Prinzip, Massen durch kräftige Horizontalen in den unteren Teilen zusammenzuhalten. Erst in den Turmhelmen kommt gotisches Verlangen, die Materie auseinandersplißen zu lassen, unbehindert zum Ausdruck. Ist der Platzraum einmal bis zu einer gewissen Zone durch die rahmenden Architekturen gebunden, so wirkt es nur erfrischend, wenn wie hier an einer Stelle die Umrißlinie energisch durchbrochen wird. Die der Kirche vorgelagerten Gebäude, von denen leider eines durch Aufsetzen eines vierten Geschosses die Wirkung eingebüßt hat, sind wertvoll als Größenmaßstab des Monumentalbaues (vgl. Kap. XII). Ein wirkungsvolles Architekturbild wird geschaffen, das an ähnliche Verhältnisse in norddeutschen Städten wie die der Marienkirche in Prenzlau denken läßt.



38. Prag-Altstadt, Eingang zum Umgelt.

Diese so eindrucksvolle Durchbrechung der Horizontalen, oft im Kleinen wiederkehrend, bestimmt auch das wundervolle Bild der Kleinseite und des Hradschin (Abb. 31). Von der Karlsbrücke mit ihren schönen Türmen aus gesehen erhebt sich über den langgestreckten Schloßbauten die Turmgruppe des St. Veitsdomes. Mit gleichen Mitteln komponierte der Barock jene wundervolle Baugruppe am Kleinseitner Ring: über den schattenden Kranzgesimsen des Rathauses und eines fast ungegliederten Gebäudes steigen Kuppel und Turm der Dientzenhoferschen Nikolauskirche empor (Abb. 36). Wirksam selbst bei gebrochener und steigender Straßenführung, worauf die Schönheit der Rathausstiege mit dem fürstlich Toskanischen Palais im Hintergrund beruht (Abb. 37). Diese starken Horizontalen, auch bei leichter Vorschiebung gegeneinander die Bauten bindend, leiten gleich dem Kämpfergesims in einer Barockkirche das Auge in die Tiefe. Mehr oder weniger Relief verlangsamt oder beschleunigt die Bewegung. Sie erhält einen kämpfenden graziösen Rhythmus, wenn im späteren Barock das durchgängige Simsband durch gebrochene, Schattentupfer zeichnende Fenstergiebel ersetzt wird (Abb. 35).

Der Straßenraum wird so ein einheitliches architektonisches Gebilde und es ist gleichgültig — auch für den modernen Stadtbau in dieser Hinsicht keine prinzipielle Frage —, ob die Straßenfluchten geradlinig oder in leichten Kurven und gebrochen geführt werden, sobald nur die beiden

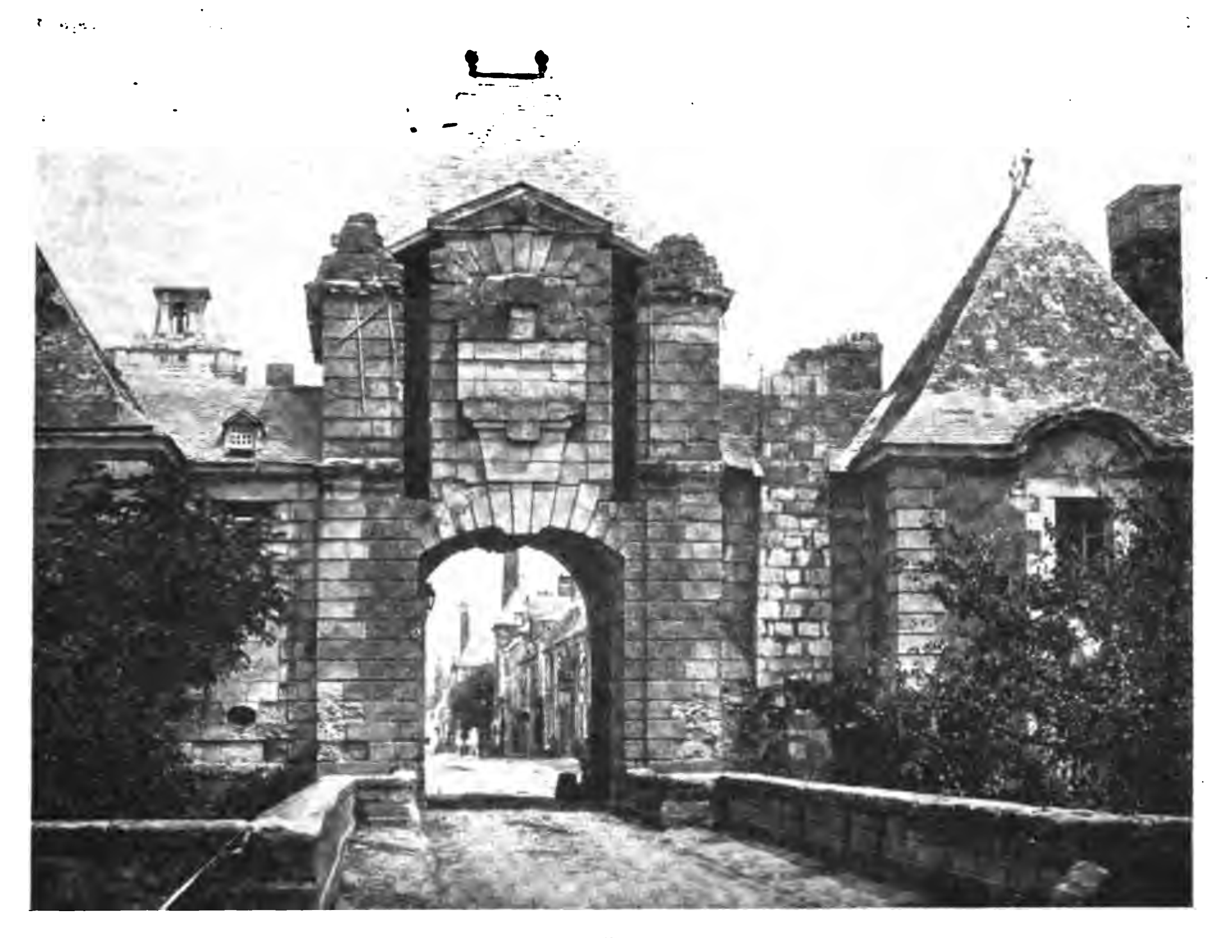
für die Raumwirkung der Straße erforderlichen Bedingungen erfüllt werden: Zusammenschluß der einzelnen Hausfronten, Leitung des Auges in die Tiefe. Selbst eine Auflösung der einzelnen Hauskuben in ihrer Dachzone, Überschneidungen und wechselvolle Formen, Einführung malerischer Momente, lockern nicht diese Geschlossenheit, die durch starke Horizontalgliederungen gewonnen ist, — wenn auch ein auf Raumwirkungen hin komponierender Architekt regelmäßigen Grundrißbildungen den Vorzug geben wird. Durchbrechungen der Fluchtlinie, Vorsetzen oder Zurücktreten bedeutender Monumentalbauten sind hier ohne den störenden Einfluß, der in modernen Stadtteilen so häufig festzustellen ist. Voraussetzung bleibt, daß die sichtbaren Seitenfluchten von Bauten oder Monumentalbau aufmerksam durchgebildet werden und die Perspektive der Straßen eine geeignete ist.

Das gleiche gilt von der Modellierung des Bodens. Wird der Straßenraum durch starke Horizontalen zusammengehalten, so bereichert sich nur der allgemeine Eindruck, wechselvolle Raumkuben gruppieren sich hintereinander.

Die Erkenntnis von der Wirkung der Horizontalen scheint besonders wertvoll für die Ausführung von Eckbauten. Wir kommen so selten über das Kuppelmotiv hinaus, das nur den dadurch ausgezeichneten Eckbau aus seinem Zusammenhang heraus löst! Die Stadtbaukunst früherer Zeit war sich über die vorzügliche Wirkung der Horizontalen an dieser Stelle im klaren. Neben dem vorspringenden Eingang zum Umgelt (Abb. 38) sei aus Prag als besonders schönes Beispiel das Eckhaus beim Goldenen Brunnen genannt, wo man auf die Durchführung des Gesimses über die Nachbarhäuser selbst bei anderer Geschoßteilung achten möge (Abb. 39).



39. Prag-Altstadt, Eckhaus an der Karlsgasse.



40. Richelieu, Östliches Stadttor.

V. Eine Feudalstadt der französischen Renaissance.

Die Ansicht, daß die Stadtgründung eine spekulative Unternehmung und eine der großartigsten Darstellungen schöpferischer Machtentfaltung ist, hat bereits im Mittelalter den Anstoß zu zahlreichen neuen Stadtanlagen gegeben (Kap. III). Der Gedanke gewinnt in Richtung auf Repräsentation an Triebkraft während der Renaissance, um im 18. Jahrhundert vornehmlich in Deutschland vielfältig in Erscheinung zu treten. Aber noch ehe Versailles für diese Zeit das anregende Vorbild wird, gehen der Krone große Männer voraus. Wie Fouquet mit Vaux-le-Vicomte den Anstoß zu Schloß und Gartenanlagen von Versailles gegeben hat, so ist die Gründung der Stadt Richelieu bei Chinon in der Touraine nicht ohne Einfluß auf die Stadt Versailles geblieben.

Abseits des üblichen Reisewegs ist Richelieu nur in umständlicher Bahnfahrt zu erreichen. Daher mag es kommen, daß es von der baugeschichtlichen Forschung bis jetzt kaum beachtet wurde (zuerst vom Verfasser besprochen im Handbuch der Kunstwissenschaft „Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts"). Gurlitt führt in seiner Geschichte des französischen Barockstils nur das Schloß Richelieu an, es um dreißig Jahre zu früh datierend, v. Geymüller nennt in seiner Baukunst

der Renaissance in Frankreich die Stadt nicht, obgleich sie ihm wertvolle Beispiele für den strengen Baustil Ludwigs XIII. oder, wie er lieber sagen möchte, „Stil Sully" geboten hätte. Mir selbst ist es erst längere Zeit nach dem Besuch dieser heute abgestorbenen Stadt gelungen, in der Sammlung von Stadtgrundrissen, die der Stecher Tassin 1634 erscheinen ließ, den Plan der Stadt (Abb. 42) aufzufinden.. In Richelieu selbst war es nicht möglich, einen Plan des Städtchens zu erhalten.

Die Quellen über diese Stadtgründung des großen Kardinals, der er seinen Namen gab, fließen immerhin genügend. Allerdings, was L. A. Bosseboeuf über die Stadt in den „Bulletins de la société archéologique" zu Tours 1888 veröffentlicht, kommt über geschichtliche Lesefrüchte nicht hinaus. Auch Lemonnier gibt in „L'art français" 1893 nur wenig anschauliche Beschreibung. Wichtiger sind die alten Quellen, in erster Linie die Veröffentlichung von Vignier „Le Château de Richelieu" 1676, ferner die mehr zufälligen Bemerkungen des Tallemant des Réaux (1619—1692) in seinen „Historiettes", den Geschichtlein der eleganten Welt seiner Zeit, die erst ein freieres 19. Jahrhundert im Druck erscheinen lassen konnte. Endlich sind die 1633 gedruckten „Privileges, Exemptions et Franchises accordées par le Roy aux Habitans de la Ville de Richelieu" die wichtigste Quelle für die wirtschaftliche Seite der Stadtgründung.

Der Kardinal Richelieu trug sich von vornherein mit der Absicht, sein väterliches Geburtshaus zum Schloß auszubauen und in Zusammenhang damit ein Herzogtum (duché) zu gründen. Tallemant erzählt in amüsanter Weise, wie er dabei den Herrn de la Trimouille übers Ohr hieb, indem er dessen Landbesitz um einen billigen Preis an sich zu bringen verstand. Die Gegend war wie die um Versailles weder gesund, noch ausnehmend schön, zudem wenig bevölkert.

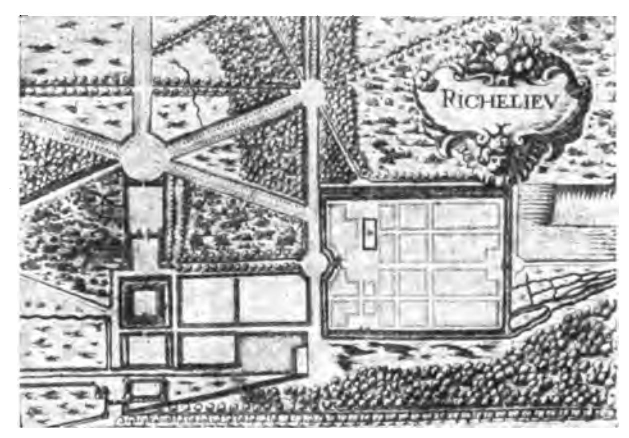
Als erstes nimmt der Kardinal den Umbau seines Stammhauses zum Schloß vor, wobei sein Geburtszimmer mit der neuen Anlage umbaut wird. Sein Architekt ist Lemercier, der zu gleicher Zeit (1629) auch mit dem Bau des Palais Richelieu in Paris, dem späteren Palais-Royal, beginnt. Das Schloß, das als Anlage und durch seine prächtigen Kunstsammlungen im 17. Jahrhundert berühmt war — so standen hier die beiden Sklaven Michelangelos —, ist zur Revolutionszeit bis auf einige unbedeutende Nebenbauten von der bande noire zerstört worden, jedoch von Lemercier selbst, dann von Silvestre, Perelle, Marot in guten Stichen abgebildet: bemerkenswert das Beibehalten der viereckigen altfranzösischen Wasserburg, der aber zwei mit Bauten umgebene Höfe vorgelegt sind. Um das Schloß liegen einzelne Gartenteile, nach der Hofseite zu eine große Parkanlage, von geraden, zum Teil mehrere Kilometer langen Baumreihen durchschnitten, die sich vor dem äußeren Schloßhof zu einem Kreisplatz vereinigen. Eine bestimmte Mittelachse ist also mit den Höfen, dem Kreisplatz und der Hauptallee entwickelt, und diese Raumfolgen in Verbindung mit dem Park weisen dem Schloß immerhin eine bedeutsame Stelle in der Entwicklungsgeschichte des französischen Gartenschlosses zu, wenn alles auch weit hinter dem zurücksteht, was kaum ein Vierteljahrhundert später Levau und Lenôtre für Fouquet, einen anderen Großwürdenträger des Reiches, mit Vaux-le-Vicomte schufen.

Der Ehrgeiz des Kardinals ging weiter. Wie schon französische Landherrn in gotischer Zeit wünschte auch er, neben dem Schloß die Stadt emporwachsen zu sehen. Es gelang ihm, dafür die Privilegien von Ludwig XIII. in Fontainebleau 1631 bewilligt zu erhalten. Er darf eine Stadt mit Mauer und Graben erbauen, die bis zum hundertsten Hausbau frei von allen Steuerlasten sein soll. In ihr darf jährlich viermal Markt gehalten werden, womit ihre wirtschaftliche Daseinsfähigkeit gewährleistet ist. Die Pläne für die Stadtanlage stammen wiederum von Lemercier, und zwar von Jacques, der jedoch durch seine Bauten in Paris stark beschäftigt, die Überwachung der Arbeiten seinen Brüdern Pierre und Nicolas überläßt. Da Pierre 1639 stirbt, Nicolas 1642 die Stadt verläßt, müssen um diese Zeit die Hauptarbeiten beendet gewesen sein.



41. Richelieu, Hauptstraße mit einheitlichen Bauten.

Diese Stadtanlage ist, tektonischer gebunden wie die gotischen Burg-Stadtgründungen, doch noch nicht in feste architektonische Beziehung zum Schloß gebracht, wie dies später Versailles, dann in den meisten Fällen die Stadtgründungen des 18. Jahrhunderts tun. Nur eine lose Beziehung besteht: der zwischen Schloß und Höfen durchführende Weg bildet in gerader Fortsetzung die Hauptachse der Stadt. Vor der Stadt mündet dieser Weg auf einen Kreisplatz, der im Bogen Mauer und Graben zurückdrängt. In seinem Grund öffnet sich das eine Haupttor der Stadt, dem am anderen Ende der Stadtachse ein zweites entspricht. Die Gesamtform der Stadt bildet ein Rechteck. Parallel zur breiten, die Stadtachse bildenden Hauptstraße oder diese rechtwinklig schneidend laufen schmälere Nebenstraßen. Auf jeder der beiden Mauerlangseiten, sehr gegen die Eingangsseite vom Schloßgarten zugerückt, befindet sich je ein weiteres



42. Richelieu 1634.

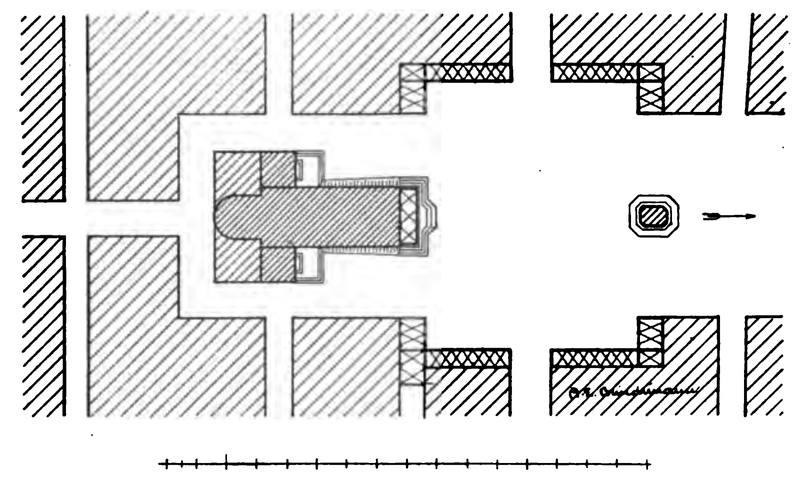


43. Charleville, Marktplatz mit Arkaden.

Tor (Abb. 40). Hinter diesen drei weniger bedeutenden Toren liegen nischenartig Plätze, während hinter dem Haupttor nach einem kurzen Stück der Hauptachse sich das Marktgeviert öffnet, an dem die Kirche liegt. Der Markt ist von Straßen kreuzförmig durchschnitten. Diese Anordnung widerspricht der in den gotischen Stadtgründungen üblichen, bei denen die Straßen stets an den Seiten des Marktes entlang laufen und die rechteckige Form des Blocks bewahrt wird. Hier muß sich der Block Einschnitte gefallen lassen, um den Platzraum zu bilden. Das heißt: die plastischen Baumassen geben ihr Sonderdasein auf und müssen Wandungen für den Raum abgeben, der in seinem Grundriß vorher festgelegt ist. Die Blöcke, die plastischen Massen, treten zurück hinter der Bedeutung der Raumkörper. Das ist von ungeheurer Bedeutung: statt des plastischen Körpers übernimmt der Raumkörper die Führung im Stadtbau.

Das ist der Wendepunkt von gotischer zur Renaissancestadtbaukunst. Allerdings steht nicht Richelieu an der Spitze. Schon 1545 Vitry-le-François, dann 1606 Charleville (Abb. 43), dessen Platz ein Vorläufer der schönen Place des Vosges in Paris, zeigen die gleiche Platzbildung für französische Städte, die in italienischen Anlagen (Abb. 44) ältere Vorbilder finden. Was aber in Richelieu zum ersten Male für Frankreich auftaucht und eine Parallele in der Reihung der Hof- und Parkräume seines Schlosses findet, ist die bedachte Abfolge der Plätze einschließlich der Toraußenplätze. Ein Rhythmus wird damit gegeben, heute noch stark wirksam, obgleich Baumwuchs manches verwischt hat.

Die Hauptstraße (Abb. 41) von Tor zu Tor ist beiderseitig eingefaßt von je zwölf großen, einst im Grundriß und Aufbau völlig gleichgehaltenen Hausbauten: jedes Haus zweigeschossig mit fünf Achsen, großem Bogenportal in der Mitte und steilem Mansardendach. Die Technik ist Putzbau — nicht Ziegelrohbau, wie etwa bei den demselben Stilcharakter angehörigen Bauten der Place des Vosges in Paris — in Verbindung mit Hausteinquadern, die als schmale Bänder in eckiger Verzahnung von unten nach oben durchgezogen die Tore und sehr schmalen Fenster rahmen, den Türbogenschluß und die Fensterstürze besonders auszeichnen und mit durchlaufenden Gurt- und Kranzgesimsen die Häuser untereinander verbinden. Zur Eindeckung durchweg Schiefer verwendet. An den Nebenstraßen sind die Häuser niedriger und einfacher gehalten, doch tritt auch hier in Grundriß und Aufbau das Streben nach Zusammenschluß gleichartiger Hausformen hervor. Die Kirche, das einzige Werk höherer Baukunst, ist wie die Torbauten vornehmlich aus Hausteinen hergestellt. Ihre Lage am Platz noch durchaus renaissancemäßig. Die französische gotische Stadt hätte sie auf eine Blockecke am Markt gestellt und sich ihre Außenseite noch nicht für die Raumbildung zunutze gemacht, der Barock würde sie lieber in die Mitte einer Seite gesetzt haben, so daß der Platz als Vorplatz sich regelmäßig zu ihr geordnet

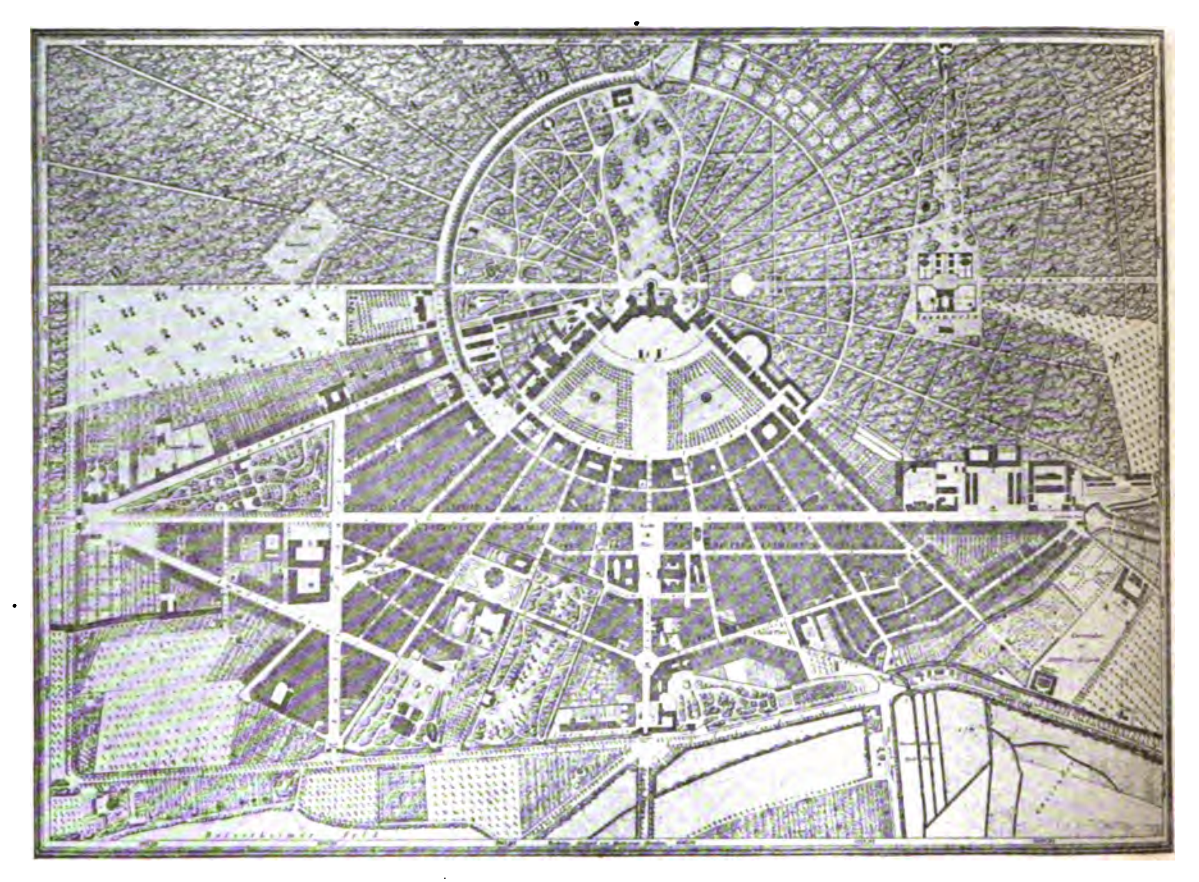


44. Livorno, Marktplatz mit Arkaden.

hätte. Beispiele dafür die Kirche in Livorno (Abb. 44) und Saint-Louis in Versailles (Abb. 57).

Das Urteil der Zeitgenossen über die Stadt ist, wie zu erwarten, nur günstig. Tallemant nennt sie eine „ville riante, car c'est une ville de carte." Für die Kunstgeschichte gibt die Stadt ein Renaissancebindeglied zwischen den gotischen Stadtgründungen und den Gründungen der Stadtbaukunst des 18. Jahrhunderts, das Vitry-le-François und Rochefort (1666) weit übertrifft und mit dem sich die Anlage der Place Ducale von Charleville nur im beschränkten Maß zu messen vermag.

Der Kardinal Richelieu hatte nie die Genugtuung, seine Schöpfung vollendet zu sehen und schon mit seinem Tode war ihre Triebkraft zu Ende.



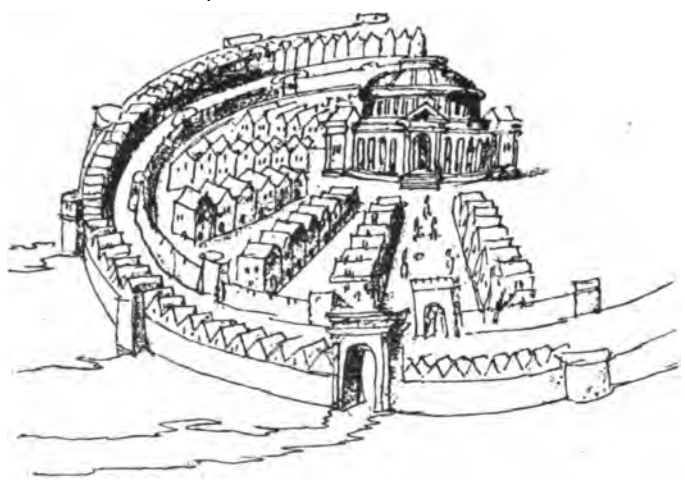
45. Karlsruhe in Baden 1834.

VI. Der Stammbaum einer deutschen Stadt.

Die regelmäßige Plananlage des alten Karlsruhe in Baden hat stets die Aufmerksamkeit von Architekten und Laien erregt. Diese Aufmerksamkeit verdichtete sich jedoch nicht zu freundlicher Betrachtung, man wollte nur ein Schema erkennen. Der große Romantiker des Stadtbaus, der Wiener Camillo Sitte, meinte von dieser Stadt: „Sobald das geometrische Muster und der Häuserblock wieder dominieren, hat die Kunst zu schweigen“ und bestätigte damit das absprechende Urteil. Heute nun erkennt der neuzeitliche Stadtbau grundsätzlich die Bedeutung des Häuserblocks an, andrerseits haben wir aufgehört, unser Urteil einzig auf die fächerförmige Planform zu beschränken. Wir genießen die Rhythmik der Räume und Massen, die in bescheidenen Ausmessungen gehalten gleichwohl überaus günstig den Eindruck von Alt-Karlsruhe bestimmten. Der Engländer Raymond Unwin, der ein wertvolles Buch über die Grundlagen des Stadtbaus veröffentlichte, fügte seinem im Druck bereits abgeschlossenen Buch Ansichten von Karlsruhe ein, das er nachträglich kennengelernt hatte, — so entzückte es ihn.

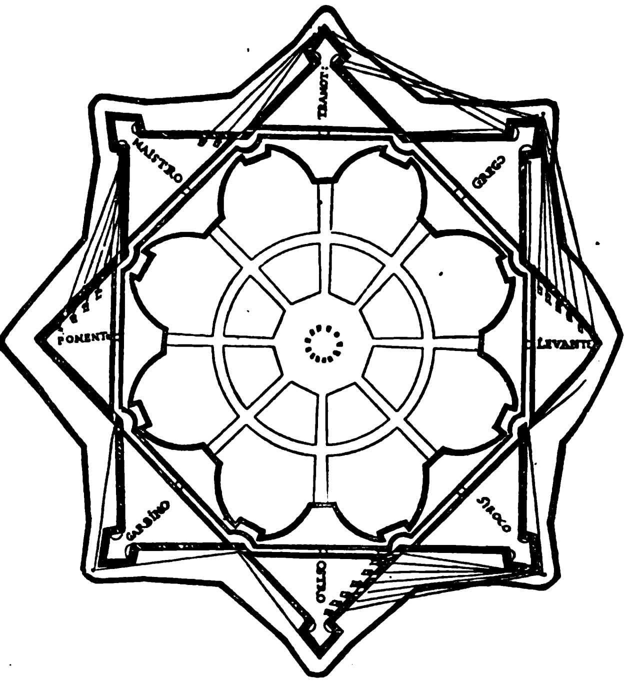
Selbst bei dem früheren ablehnenden Interesse bleibt es verwunderlich, wie wenig man die Form dieses Planes baugeschichtlich erklärt hat. Zwar das Datum der Gründung 1715 ist bekannt, ebenso welche Architekten der Markgraf Karl Wilhelm um sich sammelte. Die Frage aber, wie man auf diesen Plan kam, ist dunkel geblieben, und nur eine Reihe mehr oder weniger

unwahrscheinlicher Legenden haben sich gebildet. Der Biograph der Stadt, Kurt Ehrenberg (Baugeschichte von Karlsruhe 1715—1870), erklärt von vornherein: „Das Interessanteste, wer nämlich die eigenartige Strahlenanlage erdachte, wissen wir nicht“, und meint gleich darauf: „Es findet sich im Städtebau keine Analogie zum Karlsruher Plan, nur in einzelnen neueren Stadtteilen finden sich weniger ausgedehnte Fächeranlagen, meist von Verkehrswegen ausgehend.“ Der Biograph des Karlsruher Schlosses, Gutman, schreibt 1911: „Eine Anregung zu dieser Idee hatte dem Gründer vielleicht das von Lenôtre im Park von Versailles geschaffene Alleenzentralsystem, das vom Parterre der Latona ausgeht, gegeben oder, was noch wahrscheinlicher wäre, die fächerförmige Alleenanlage des Gartens von Hampton Court Palace“ — die der Markgraf vielleicht aus eigener Anschauung kannte. In dem Verweisen auf Gartenanlagen steckt ein richtiger Gedanke, entwickeln sich doch Garten- und Stadtbaukunst seit dem 17. Jahrhundert parallel zueinander. Die Vorbilder sind aber nicht dort zu suchen.

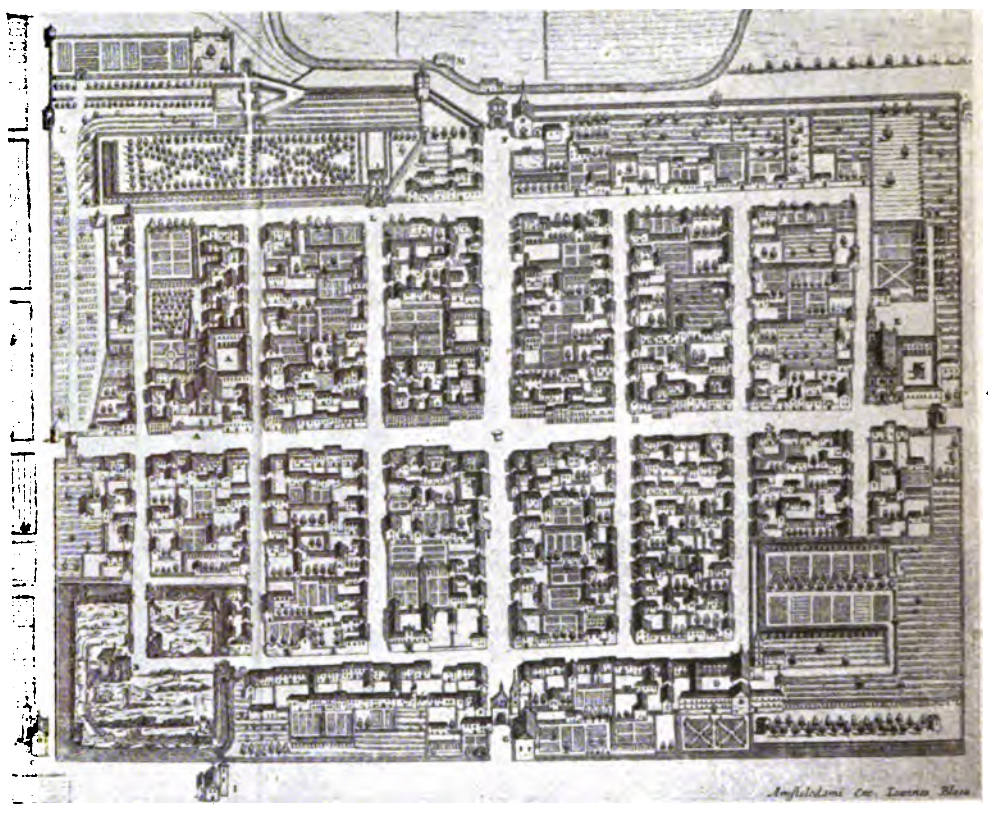


46. Idealstadt nach Ducerceau.

Auf einem Plan der Stadt von 1834 (Abb. 45), der noch nicht die ausgedehnten späteren Erweiterungen zeigt, erscheint ein scharfausgeprägter Kreis, dessen Mittelpunkt der Bleiturm einnimmt, vor dem sich das Schloß nach Einfügung eines Saalbaus mit rechtwinklig gegeneinander stehenden Flügeln aufbaut. Dreiviertel der Kreisfläche bedecken Gartenanlagen mit strahligen Alleen, ein Teil davon ist nachträglich zu einem romantischen Landschaftsgarten umgestaltet. Gegen den Osten, im heutigen Hirschgarten, reihen sich an einer Hauptallee des Achsenkreuzes hintereinander ein kreisförmiger und ein viereckiger Platz, Reste der ursprünglichen Gartenanlage. Das Strahlensystem setzt sich dann über den Ring hinaus fort, nun auch die dem Viertelkreisausschnitt gegenüber sich aufbauende Stadt bestimmend. Neun Straßenzüge strahlen in die Stadt hinein, für jeden gibt der Bleiturm die Perspektive. Die Mittelachse nimmt das Motiv der gereihten Plätze der Gartenachsen auf, entsprechend ihrer größeren Länge in größeren Ausmessungen. Da die Stadt mit ihren hoch-



47. Idealstadt nach Maggi 1564.



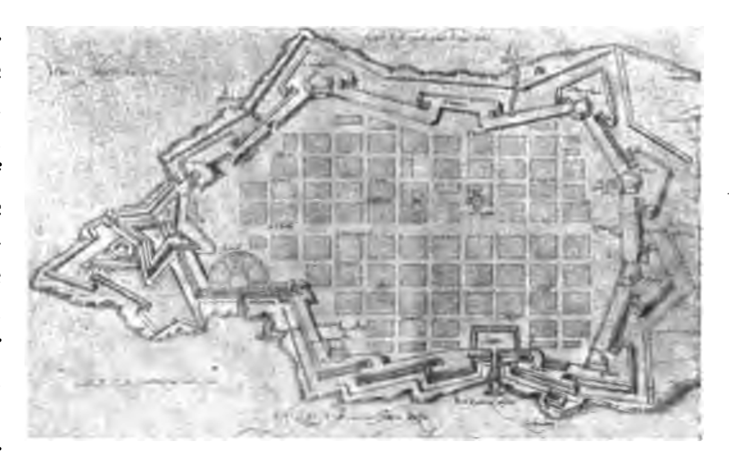
48. Gattinara 1682.

geführten Massen stärker wirkt, auch die Schloßflügel den Park wegdrängen, so ist der Eindruck nicht mehr der einer ruhig von allen Seiten sammelnden Zentralanlage. Gleich einem Lichtkegel hebt sich die Fächerform der Stadt heraus. Dieses Ausstrahlen von einem Punkt mit seinem kraftvollen Bewegungseindruck — man spürt den Barock — erscheint noch zweimal: in der Gegenbewegung, die vom Rondell mit seinem Obelisken ausgeht, dann am westlichen Mühlburger Tor.

Der Gedanke planmäßiger Aufteilung der Gesamtstadt durch ein Radiennetz im Gegensatz zur gotischen Rechteckanlage taucht zuerst in der italienischen Renaissance auf. Es ist die ins Gewaltige gedehnte Sehnsucht nach den harmonisch ausgewogenen Massen des Zentralbaus. Antonio Averulino gen. Filarete schildert eine solche Stadt in seinem Werk über die Baukunst, dessen Handschrift, 1464 Piero de Medici gewidmet, sich in der Magliabechiana befindet. Eine gleichzeitige, Francesco Sforza gewidmete Abschrift bewahrt die Palatinische Bibliothek. Verschiedene spätere Abschriften und Auszüge beweisen das dauernde Interesse, das man an diesem Werk nahm.

Der averulianische Plan für Sforzinda wählt einen achteckigen Umriß, der aus zwei über Eck gestellten Quadraten entstanden ist, in der Mitte liegt der rechteckige Markt, von dem gegen die acht Ecken Straßen auslaufen, an ihm die Kathedrale und der herzogliche Palast. Auf seinem Mittelpunkt erhebt sich als Wahrzeichen der Stadtmacht und als Zielpunkt für die Straßen ein Turm, als dessen Ahnen man leicht den Donjon erkennt, während am Ende der Straßen auf den Wällen Verteidigungstürme erscheinen.

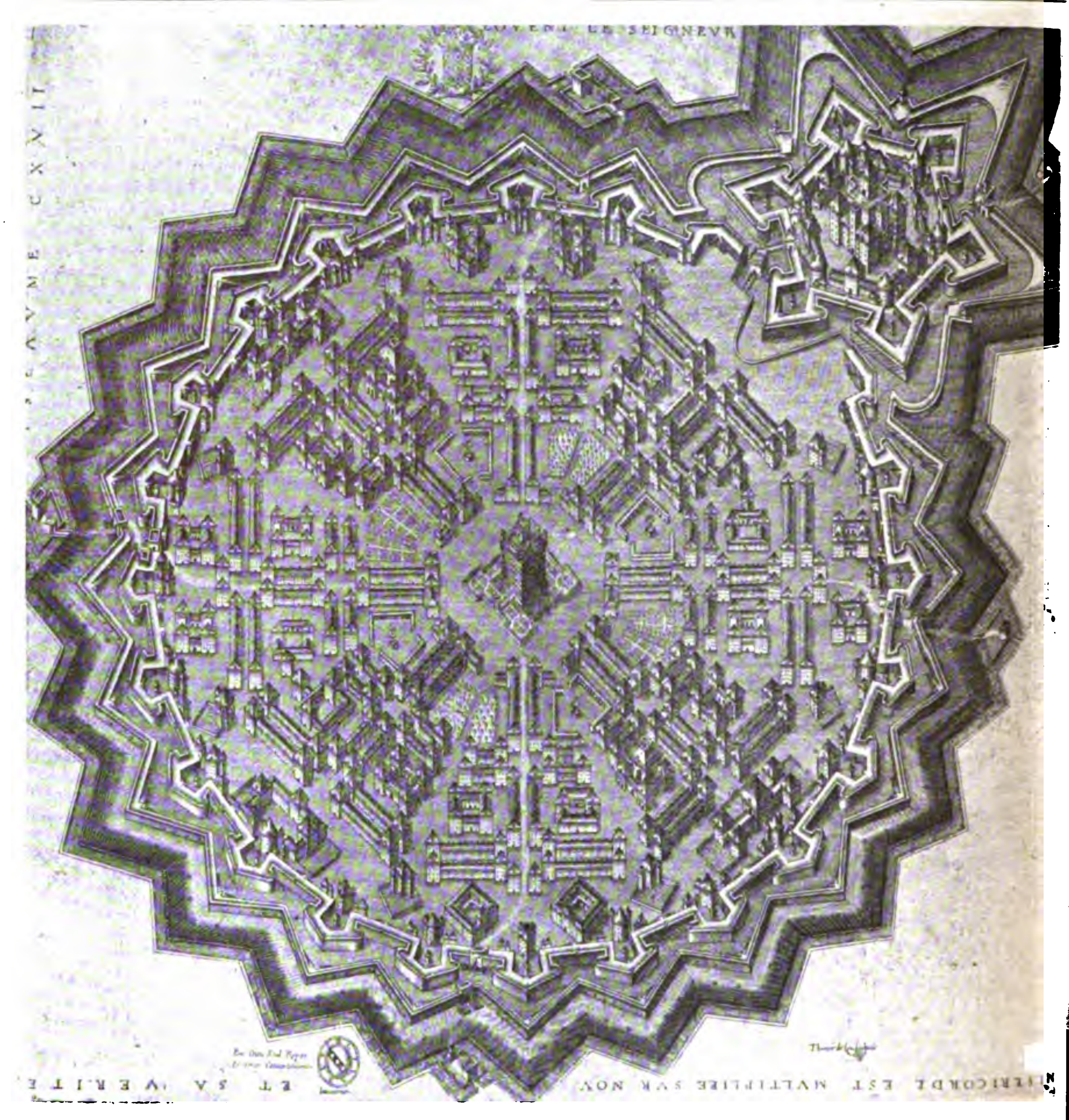
Der Gedanke der um einen Mittelpunkt angelegten Stadt beschäftigt die Architekten der Renaissance auch weiterhin. Geymüller macht in seinem Werk „Les du Cerceau" (1887) auf die Zeichnung einer Idealstadtanlage (Abb. 46) aufmerksam, die er Fra Giocondo zuschreibt „d'après un maitre inconnu italien", ohne allerdings einen guten Beweis dafür zu erbringen. Er zeigte aber, wie dieses Blatt auch von dem Franzosen Jacques Androuet du Cerceau im 16. Jahrhundert abgezeichnet wurde, also lebhaftes Interesse fand. Wieder ist es eine Radialanlage, aber in Kreisform. Die Mitte nimmt ein tempelartiger Zentralbau ein, am Ende der Straßen stehen Tore. Man ist nicht genötigt, diesen Entwurf mit Filarete in Verbindung zu bringen, sondern wird in ihm die selbständige Lösung des gleichsam in der Luft liegenden Gedankens erkennen. Sicher ist aber Girolamo Maggi von Filarete bei seinem Entwurf beeinflußt, den er in dem Werk „Della Fortificatione delle Città" (Venetia 1564) veröffentlichte: gleicher Umriß, gleiche Straßenanordnung, ein Richtungsturm, wenn auch auf achteckigem Platz, von dessen Ecken die Straßen auslaufen (Abb. 47).


49. Valetta auf Malta 1608.

Die Theorie war wie stets im Stadtbau der Praxis vorausgeeilt. Das rechteckig aufgebaute Cherasco in Oberitalien, am Zusammenfluß von Tanaro und Stura, ebenso Castelfranco im Venezianischen sind allerdings noch Neugründungen des Mittelalters. Gattinara aber, erbaut von Mercurinus Arborius de Gattinara unter Karl V. (Abb. 48), wählt das Rechtecknetz in lang gestreckter Form, und ebenso macht es Valetta auf Malta 1564 (Abb. 49). Endlich hält diese Anlage Livorno, die Gründung mediceischer Herrschaft, noch gegen den Ausgang des 16. Jahrhunderts fest.

Da die reine Radialanlage praktisch auf Schwierigkeiten stieß, der Rechtecktyp, wie diese Beispiele zeigen, der gewohnte war, erklärt sich, daß bei den Theoretikern jetzt die Verschmelzung von Rechteck- und Radialanlage auftaucht. Vasari il Giovanne entwirft 1598 eine Città ideale, die mit eingehender Beschreibung in der Handzeichensammlung der Uffizien aufbewahrt ist: achteckiger Plan, viereckiger Hauptplatz mit Richtungsbau, von dem acht Strahlstraßen auslaufen mit Toranlagen als Zielpunkten, weitere Straßen im Rechtecknetz. Neu ist auch die Aufnahme von weiteren Plätzen, die rhythmisch die Straßen unterbrechen.


50. Palma Nuova 1593.

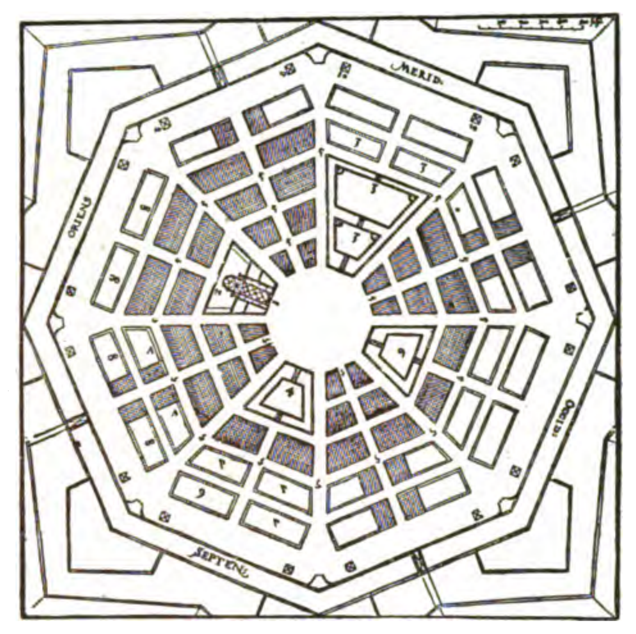


51. Idealstadt nach Perret 1601.

Erst im 17. Jahrhundert stellt sich auch die praktische Begründung der Radialanlage ein. Diese liegt in der Verwendung der Feuerwaffe, der Kanone. Wer den Mittelpunkt der Stadt, sei es ein freier Platz oder ein Wehrturm, mit Kanonen besetzt hält, vermag die ganze Stadt unter Feuer zu halten, er beherrscht sie. Diese Planform wird ein Sinnbild der herrschenden Macht — und hierin erkennen wir einen weiteren Keim für die Plangestaltung des markgräflichen Karlsruhe.

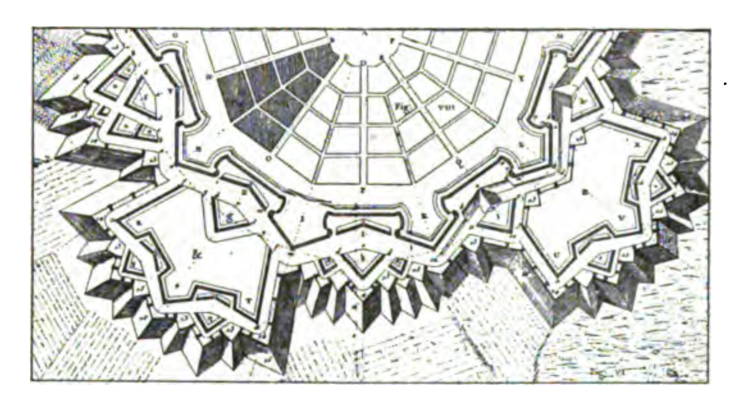
Erneut nehmen sich nun die Theoretiker der Radialanlagen an. Am 1. Juli 1601 erscheint in Paris das große Werk „Des Fortifications et Artifices Architecture et Perspektive de Jacques

Perret Gentilhomme Savoysien", Heinrich IV. zugeeignet, das fünf Pläne, von einer kleinen Festung bis zur großen Stadt (Abb. 51) aufsteigend, enthält. Bei aller Liebe zur Planform durchdringt dieses Gebilde räumliches Empfinden. Wirkungsvoll ist die Entwicklung der Flucht zu denken, die mit den Grünplätzen ansetzt, mit schmalem Durchlaß zu einer planartigen Erweiterung führt, die rechts und links höhere Bauten fassen und schließlich durch einen Turm abgeschlossen wird. Dieses Werk, daß der Verfasser einem Könige widmen durfte, machte auch in Deutschland großes Aufsehen. Sehr bald erschien in Oppenheim 1613 eine genaue Übersetzung mit sorgsamen, verkleinerten Nachstichen von J. Th. de Bry. Kurz vorher hatte Daniel Speckle in Straßburg 1608 seine „Architektura von Festungen" erscheinen lassen und im 1. Buch, Kap. 28 eine Idealstadt (Abb. 52) dargestellt, die Beeinflussung durch den Perretschen Entwurf nicht ableugnen kann. Nur sind hier die aufgelösten Bauten zu Blöcken zusammengefaßt, dagegen der Mittelturm weggelassen, am Platz sich gegenüberliegend fürstliches Palais und Rathaus, Kirche und Kaufhaus angeordnet.



52. Idealstadt nach Speckle 1608.

Der Verlauf des 17. Jahrhunderts war dem Festungsbau ganz besonders förderlich. Vauban, der große französische Meister, hat zwar weder über seine Befestigungsweise noch über seine Theorie von Stadtanlagen geschrieben, doch erschienen noch zu seinen Lebzeiten von verschiedenen Verfassern Schriften über die „Manière de fortifier de Mr. de Vauban". Diesen Werken wurde die größte Beachtung geschenkt. Vor allem sorgte die Wirklichkeit selbst, die mächtige Folge von Festungen, die unter Ludwig XIV. von der Nordsee bis zu den Alpenländern linksrheinisch angelegt wurde, dafür, daß das System Vaubans in kurzer Zeit das beherrschende wurde. So finden sich besonders in fürstlichen Bibliotheken der Zeit Festungsbücher sehr zahlreich. Ein weitverbreitetes Werk dieser Art gab 1689 der Chevalier de Chambray in Amsterdam heraus. Die Hauptsache war hier zwar die Ausbildung des Befestigungsgürtel, doch finden sich auch Schemata für Grundrißaufteilungen befestigter Städte, sowohl die Rechteck- wie die Radialanlage. Auch dieses Buch erschien so wichtig, daß 1696 L. Bourgeat in Mainz eine deutsche Übersetzung herausbrachte. Beide Typen, die so schon am Ausgang des 17. Jahrhunderts



53. Idealstadt nach Levirloys 1770.

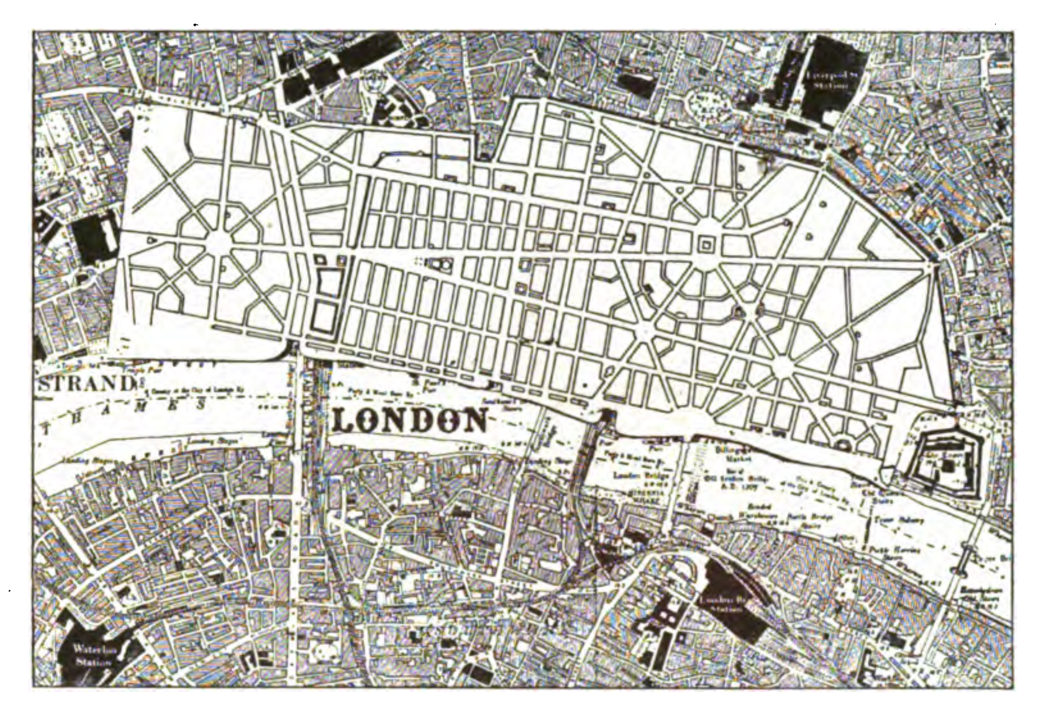


54. Nizza und Erweiterung 1682.

nebeneinander bestehen, behält auch das 18. Jahrhundert bei. Wir finden sie noch empfohlen 1770 in dem Dictionaire d'Architecture von Roland Levirloys (Abb. 53). In Deutschland sind die bekannten Gegensätze auf derselben Linie Mannheim und — Karlsruhe.

Nun sind für eine Zeit des seltenen Reisens diese ausgiebigen Veröffentlichungen von größter Bedeutung. Dennoch erhebt sich die Frage, ob sie nur Ideale konstruierten, ob sich für Karlsruhe — ganz abgesehen zunächst von seiner eigentümlichen Abänderung der Systeme — kein leibhaftiger Vorgänger, ja vielleicht eine Beziehung zu diesem finden läßt.

Verfolgen wir dazu die Zeit vor seiner Gründung 1715 zurück. Gegen 1680 wird für Nizza ein Entwurf für die Neustadt, nachdem diese eingefestet worden war, gemacht, der nach Joh. Blaeus „Sabaudia" (Amsterdam 1682) radial ausstrahlende Straßenzüge mit eingestreuten Plätzen zeigt (Abb. 54). 1666 arbeitet Sir Christopher Wren für das im Kern ausgebrannte London einen Plan (Abb. 55) aus, der mittels Strahlennetzes die ganze Stadt auflöst, dessen Ausführung für das neue London von unermeßlichem Wert gewesen wäre, jedoch an den verwickelten Grundstücksverhältnissen scheiterte. (Ähnlich wie vier Jahrzehnte vorher der geniale Plan Otto von Gerickes für das von Tilly niedergebrannte Magdeburg.) Sehr deutlich tritt hier die Parallele zur Gartenkunst hervor, nur darf man nicht sagen, die Stadtbaukunst sei von jener beeinflußt. Hier fließt die gleiche Quelle des architektonischen Empfindens, nur erwies sich die Gartenkunst als die beweglichere in der schnellen Verwirklichung desselben.



55. London, Entwurf für den Neuaufbau 1666.

Handelt es sich in den angeführten Fällen nur um Erweiterung und Ausbau, so haben wir endlich in der 1593 bei Udirre im Venezianischen angelegten Palma Nuova eine glänzende Verwirklichung des Renaissanceideals durch den Erbauer Scamozzi vor uns. Daß Vasari il Giovanne von ihr angeregt ist, steht außer Zweifel. Wir bringen eine Ansicht dieser Anlage (Abb. 50) aus dem Werk von Braun und Hohenberg „Beschreibung und Contrafactur von den vornehmsten Stetten der Welt", von dem eine Reihe verschiedener Ausgaben vorhanden ist. Den Umriß bildet ein Neuneck, die Mitte nimmt ein regelmäßiger Sechseckplatz ein, in dessen Mittelpunkt ein grabenumzogener Turm sich erhebt. Von den Seitenmitten dieses Platzes laufen gerade Straßen bis zu den Wällen hin, in die Zwickel legen sich zwei weitere Radialstraßen, die eine durch einen Platz unterbrochen. Eine spielende, doch ganz im Renaissancegeist liegende Lust am Zusammenfassen und Verschmelzen entwickelt zwischen diesen Zahlen Sechs und Neun ein regelmäßiges Planbild. Wurde diese Anlage durch Braun und Hohenberg bekannt, so ist ein Zeichen für die Bewunderung, die ihr gezollt wurde, einmal die Anlehnung, die Perret wie Speckle nicht leugnen können, dann aber erscheint sie abgebildet in anderen Werken. So bringt sie Mattias Doegens in seinem großen Sammelwerk: „Heutiges Tages übliche Krieges Baukunst" (Amsterdam 1648), dann J. R. Fäschen in „Des befestigten Europae erste Centuria" (Nürnberg 1727) — also selbst zu dieser Zeit wirkt sie noch vorbildlich.

Überblicken wir diese große Reihe von zentralisierten Planbildungen, die sich noch vermehren läßt, ohne jedoch wesentliche Unterschiede zu bringen, und vergleichen damit einen Plan der Karlsruher Anlage aus der Gründungszeit, der sich im Generallandesarchiv befindet, so zeigt die Aufteilung des Dreiviertelsektors in Gartenanlagen die gleiche Anlage der Wege und der an ihnen gereihten Plätze, eine Einteilung, die auch ohne weiteres in ihren Hauptzügen für den Aufbau einer Stadt zu verwenden gewesen wäre. Jetzt tritt aber ein wesentlicher Unter-

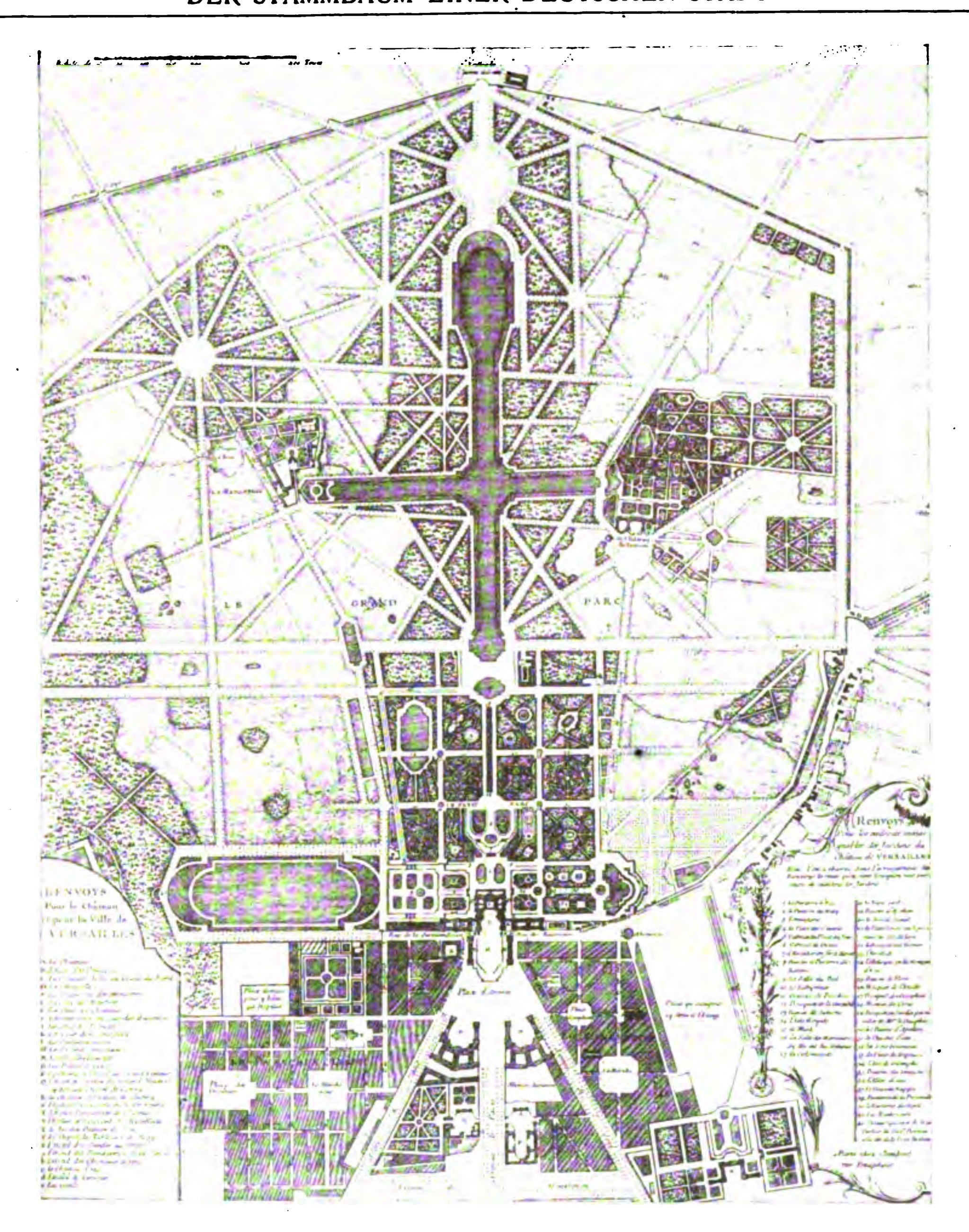


56. Rom, Piazza del Popolo mit drei Strahlenstraßen.

schied gegenüber den anderen Anlagen hervor: der Aufbau der Stadt setzt erst ein jenseits des offengelassenen Viertelkreisausschnitts. Wir müssen auch diese Eigentümlichkeit stadtbaugeschichtlich erklären, wenn der Stammbaum von Karlsruhe festgelegt werden soll.

Was bis jetzt verfolgt wurde, war die Durchführung eines Renaissanceprogramms. Inzwischen aber hatte gerade zu jener Zeit, als dasselbe sich mit Palma Nuova erfüllte, eine Stadt, die aller Blicke auf sich zog, sich an die Spitze gestellt und für den künstlerischen Stadtbau Gesetze gegeben, die durch die unwiderstehliche Entschiedenheit ihrer Leistungen überwältigen mußten. Das war Rom. Hier ist insonderheit hinzuweisen auf das Straßengerüst, das zum Teil zwar schon im antiken Rom bestand, aber im Mittelalter verwachsen in der Hauptsache erst unter Sixtus V. (1585—1590) von Domenico Fontana herausgearbeitet wurde. Von diesem Gerüst ist es wiederum eine Bildung, die in unserem Fall wichtig wird: die Piazza del Popolo mit der Via di Ripetta, dem Corso und der Via del Babuino, die wie ein Strahlenbündel in den Stadtkörper hineinschießen (Abb. 56, 59). Diese Anordnung konzentriert die Massen der Stadt gegen den Platz und das Tor. Den Eintretenden selber ergreift das die eigene Lebenskraft ungeheuer verstärkende Gefühl, auf einer Stelle zu stehen, von der aus er den in seiner Architektonik gewaltigen Stadtkörper beherrscht. Der Eindruck ist um so mächtiger, als man aus der Campagna kommend unvermittelt Baumassen gegenübersteht. Selten spürt man so stark wie hier die Kraft des Stadtbaus, Tausenden und Abertausenden seine Gesinnung aufzuprägen (vgl. Kap. VII).

Dem Vorbild Rom folgt Versailles (Abb. 57). Die zahlreichen Beziehungen, die sich zwischen Rom und Paris spannten, sind bekannt. Daß Rom die einzige Stadt sei, von der man alles lernen könne, wird mehrfach ausgesprochen. So wird die Gestaltung der Piazza del Popolo



57. Versailles.

verwendet, um den Zusammenhang zwischen Schloß und Stadt herzustellen, die unter Ludwig XIV. nach dem Plan Leveaus emporwuchs. Gegen den mittleren Schloßblock richten sich drei Straßen aus, die die ganze sonst im Rechtecknetz erbaute Stadt durchziehen und vor dem Palais in einem Winkel von 60 Grad einen keilartigen Vorplatz ausschneiden. — Diese Vorplatzanlage des Versailler Schlosses im Keil mit Strahlenstraßen löst die letzten Rätsel des Karlsruher Planes.

Man kann sich die suggestive Kraft der königlichen französischen Schloß- und Stadtgrün-

dung kaum stark genug vorstellen, wenn daneben auch immer noch reine Radialanlagen wie Neustrelitz 1726, Carlsruhe-Schlesien 1743 entstehen. Eine wörtliche Übertragung auf kleine Verhältnisse bildet die Anlage von Rastatt.

Karlsruhe in Baden verschmilzt Radial- und Keilanlage zu einer neuen Einheit: ausgehend von dem Radialsytem der Renaissance mit beherrschendem Mittelturm paßt es sich das barocke Keilmotiv in einem Winkel von 90 Grad ein. Mit außerordentlicher Feinheit des architektonischen Empfindens hat dann Weinbrenner bei der Erweiterung der Stadt 1806 auf ihrer Hauptachse in größeren Abmessungen eine ähnliche Folge von Plätzen gereiht, wie sie einst schon die Gartenachsen — jetzt nur die östliche im alten Charakter — besaßen, so das Ganze für die architektonische Vorstellung wiederum zu abgeklärter, zentralisierender Einheit des Klassizismus zurückführend.

Nicht „ödes Schema" und „Planspielerei" ist Karlsruhe, sondern eine hervorragende Leistung des landesfürstlichen Stadtbaus, die sicher und tief in den Überlieferungen ihrer Zeit wurzelt und eine eigene Form findet.



58. Karlsruhe in Baden, Markt.

VII. Ein römischer Stadtplan von 1748

Das barocke Stadtbild Roms verschwindet mehr und mehr. Nicht daß Kirchen, Paläste, Brunnen und Obelisken dem Untergang geweiht wären, doch ihre Situation und damit ihre Wirkung verändern sich. Langsam schieben sich Neubauten ein, Korrektionen, Straßendurchbrüche, Sanierungen ganzer Quartiere greifen rauh in den alten Bestand, der Durchbruch des Corso Vittorio Emanuele hat den Gesù, S. Andrea della Valle, die Cancelleria in andere Raumverhältnisse versetzt, die Tiberregulierung mit ihren hohen Ufermauern zerstörte die Anlegeplätze der Ripetta und des malerischen Porto di Ripa grande. Die Baumassen des neuen Justizpalastes, das deklamatorische Vittorio-Emanuele-Denkmal nahe dem Kapitol haben nicht nur ihrer Umgebung den unersetzlichsten Schaden zugefügt, sondern auch die für das barocke Rom gültigen Proportionen gesprengt. Der Fremde braucht geraume Zeit, um sich von der aufdringlichen Gegenwart zu befreien, um wenigstens mit geistigem Auge die frühere Schönheit wieder aufsteigen zu sehen. Rom als höchstes Kunstwerk italienischer barocker Stadtbaukunst hat es schwer büßen müssen, Hauptstadt des geeinigten Italiens geworden zu sein.

Nur aus der Rekonstruktion des früheren Zustandes darf der Freund römischer Barockbaukunst über die einzelne architektonische Schöpfung urteilen. Immer wieder muß er sich klarmachen, daß eine Kirche früher eng umbaut war, die jetzt neben sich die Weite eines Platzes oder einer Straße zu spüren hat. Nur so erklären sich jetzt unverständliche Detaillierungen, nur so korrigieren sich Verzerrungen von Perspektiven, Wechsel im Fassadensystem, Achsengliederung und Portalanordnung. Wer aber weiter geht und diese einzige Stadt, deren charakterformenden Kraft sich noch niemand entziehen konnte, als organisches Gewächs verstehen will, tut gut, sich befreit von allem Gegenwärtigen ihre höchste Form einzuprägen, die sie im 18. Jahrhundert erreichte.

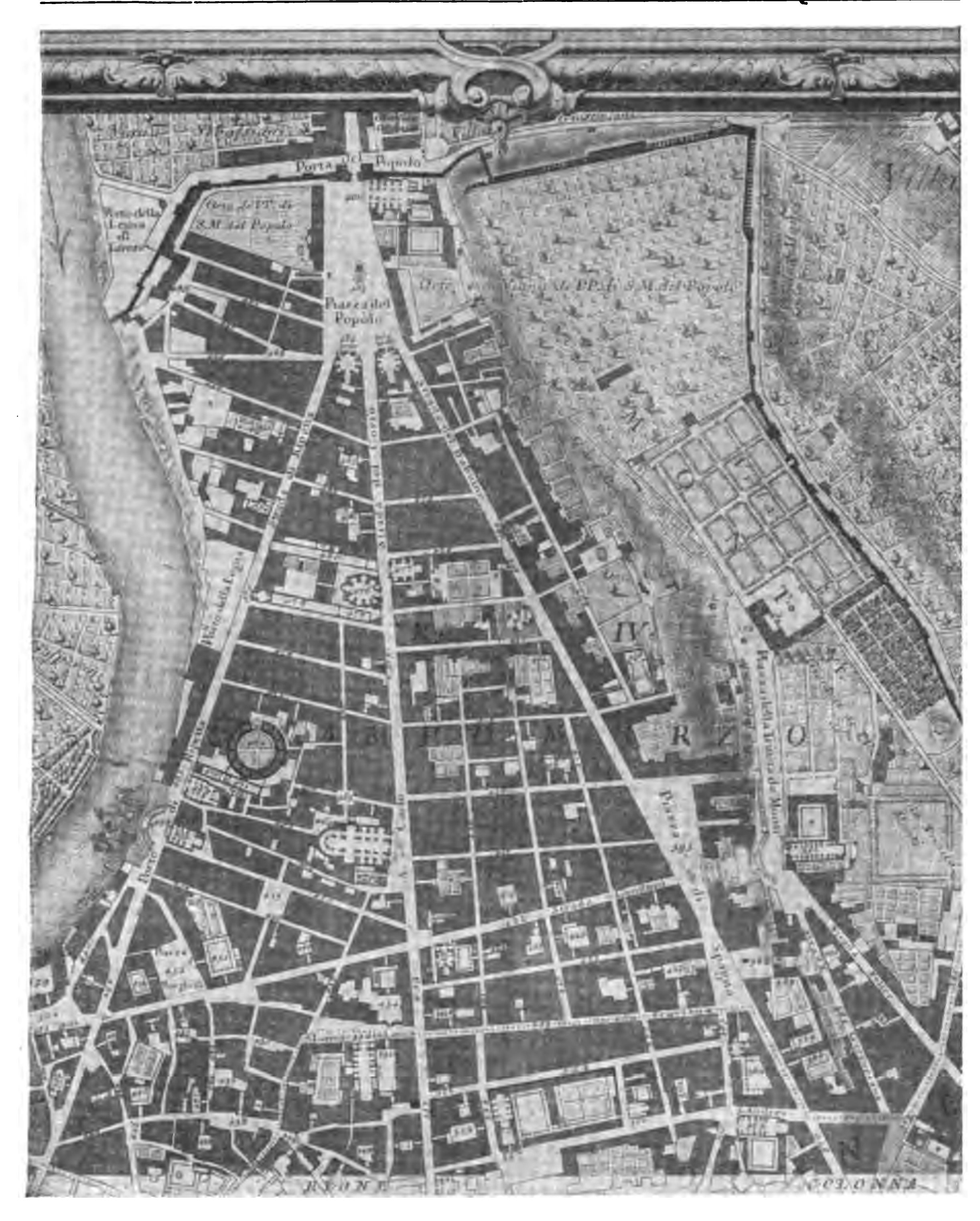
Über die Entwicklung des römischen Stadtplans vom 16. Jahrhundert ab, das heißt von der Zeit, wo das entwickeltere Raumgefühl sich für die Stadt als architektonisches Problem lebhafter zu interessieren begann, sind wir durch eine Reihe von Plänen genau unterrichtet. Es bietet einen großen Genuß, von ihnen geleitet die Wandlung einzelner Hauptsituationen zu durchleben, zu sehen, wie der Berg des Kapitol formiert wird, der Platz vor S. Pietro sich ausgestaltet, S. Maria maggiore mit ihren Anbauten die notwendigen Raumrelationen in Plätzen und Straßen erhält, wie schließlich in der Umgebung Villen immer großzügiger in die Landschaft eingefügt werden. Man sieht auch deutlich, wie das barocke Rom das antike Rom aufzehrt, der Stadtkörper sich dehnt, große Straßensysteme hinausgreifen und ferne Baukomplexe, so S. Giovanni in Laterano, an den Kern angliedern.

Im Jahr 1551 erscheint in 24 Holztafeln geschnitten der sehr seltene Stadtplan des Leonardo Bufalini und eröffnet die Serie der Pläne, die Rom vor den ersten entscheidenden Bauten des Barocks zeigen. Noch bestimmt das Bestreben, vor allem eine Übersicht über die Reste der Antike zu geben. Vier Jahre später, 1555, kommt Ugo Pinardos Pianta prospettica heraus, an die sich die in Venedig erschienenen Pläne des Fabio Lici 1557 und des Leonardo Pitor 1568

anschließen. Es sind Ansichten aus der Vogelschau, die reizvollste Details bieten und mit Peinlichkeit den Bestand verzeichnen. Die Profanarchitektur des damaligen Roms, mit der der Barock gründlich aufgeräumt hat, zeigt noch häufig Lauben im Erdgeschoß und sehr schmale und hohe Haustypen. Einen kleinen Schritt weiter — schon erscheint der Tambur der Kuppel von S. Pietro — führt 1557 der Plan des lothringischen Stechers Niccolà Beatrizet, der auf allen Gebieten seiner Kunst eine rege Tätigkeit entfaltet hat. Giovanni Antonio Dosio, bekannt als Bildhauer, gibt 1561 einen Plan heraus, und man darf daraus schließen, daß solche Arbeit einen guten Verdienst abwarf. Rom wurde in dieser Zeit zum Stelldichein der italienischen Gesellschaft, und Pläne waren sicherlich willkommen. Für den Architekturhistoriker sind erst wieder die Pläne des Marius Cartarus, in dem man einen deutschen Stecher und Verleger erkennen darf, von Bedeutung. Seinem kleinen Plan von Rom, der Pianta piccola von 1575, folgt ein Jahr später die Pianta grande. Die Anlage des Kapitolplatzes nimmt deutliche Formen an: die große Freitreppe ist fertig, vom Konservatorenpalast rechter Hand steht das Untergeschoß (das gegenüberliegende Museum erst 1589 begonnen).

Wichtig wird dann der Plan der Iconographia della città di Roma delinata e scolpita in legno a tempo di Paolo V. (1605—21) publicata per la prima volta da Carlo Losi in quest' anno MDCCLXXIV, also zu Anfang des 17. Jahrhunderts aufgenommen, aber erst später veröffentlicht. In allen topographischen Fragen ist Losi ein wichtiger Ratgeber. Er zeigt die Situation der damaligen Piazza Grimana, jetzigen Piazza Barberina, kurz vor Baubeginn des Palazzo Baberini, die Umwandlungen bei S. Maria maggiore und vor allem die Entwicklung der Piazza di S. Pietro. Die Langhausfassade S. Pietros, 1614 von Maderno beendet, seit 1618 auf beiden Seiten von ihm erweitert durch die Unterbauten für Glockentürme, zeigt bereits diese Glockentürme fertig, obgleich Bernini dafür erst 1637 das Modell liefert. Für diese interessante Periode der Baugeschichte gibt also der Plan Material, warnt aber gleichzeitig davor, unbesehen jede auf einem Plan verzeichnete Neuigkeit als tatsächlich anzunehmen. Der Wunsch, nicht zu rasch zu veralten, andrerseits auch mit dem Allerneusten zu überraschen und der päpstlichen Baugesinnung zu schmeicheln, eilt öfter der Wirklichkeit voraus. So verdankt auch der Plan von Falda da Valduggia, Recentis Romae ichnographia et hypsographia sive planta et facies ad magnificentiam qua sub Alexandro VII. P. M. (1655—67) urbs ipsa directa exculta et decorata est, dem sichtlichen Bestreben, einem der größten Baumäzene des barocken Rom zu schmeicheln, seine Entstehung. Hier sehen wir uns nun tatsächlich mitten in die hohe Zeit des barocken Kunstschaffens versetzt. Wieder ist es ein gewaltiges Vogelschaubild, das Falda, der bekannte Stecher, vor uns in zwölf Blättern ausbreitet, die zusammengelegt, eine Größe von 3,07 : 1,51 Meter haben. Höchst klar und deutlich sind Gebäude und Straßen angegeben. Viele der großen Barockstraßenzüge sind jetzt angelegt, der Platz vor S. Pietro zeigt den beabsichtigten aber nicht ausgeführten Abschluß durch das mit einem Türmchen gekrönte Kolonnadenstück, und an der Bepflanzung des Abhangs vor S. Trinità de' monti erkennt man, daß jetzt die Ausschmückung der Stadt auch ins Detail geht.

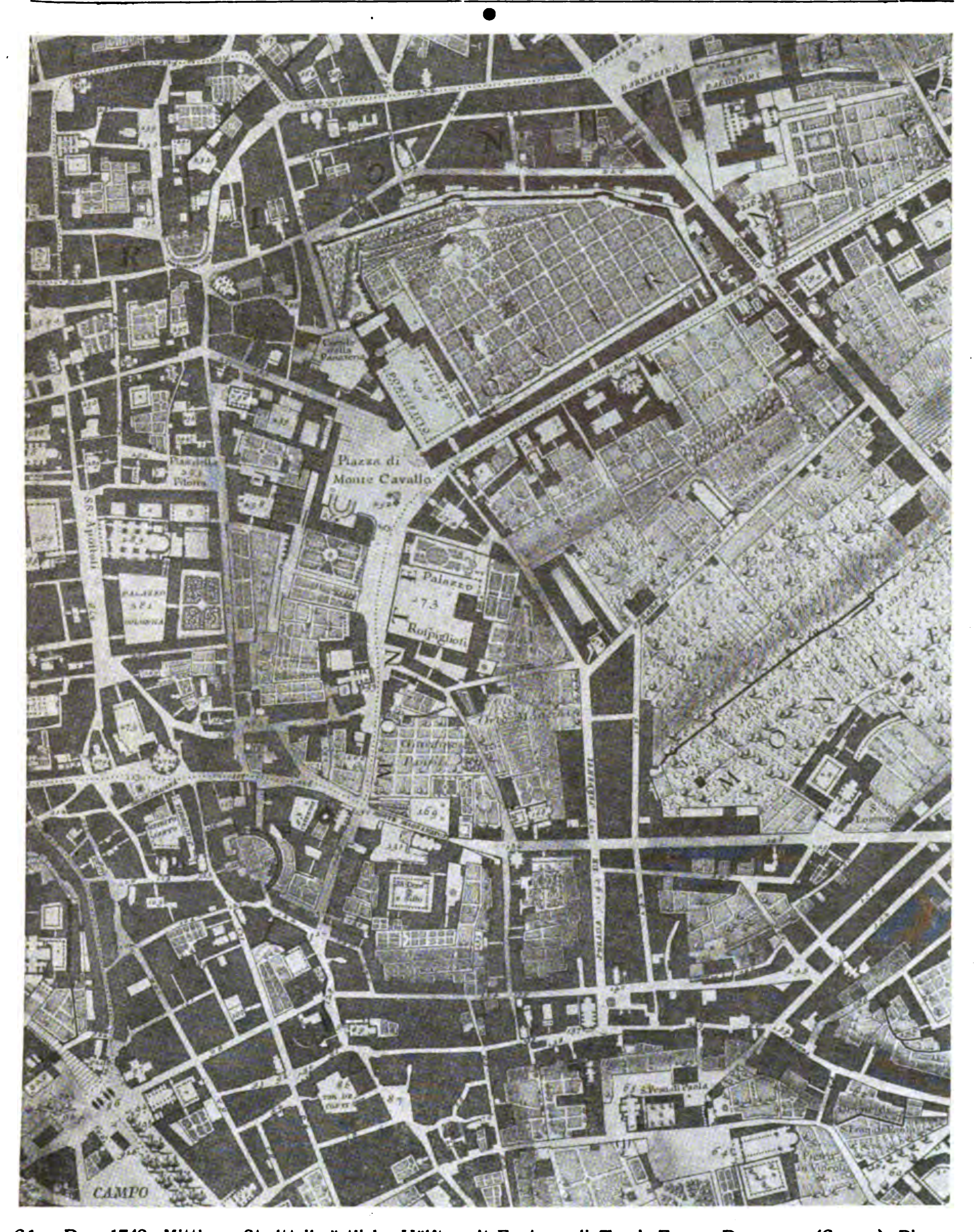
Den Abschluß dieser ganzen Planserie, die den Werdegang der Barockstadt schildert, bildet die gewaltige NUOVA PIANTA DI ROMA DATA IN LUCE DA GIAMBATTISTA NOLLI L'ANNO MDCCXLVIII. Nolli ist als Architekt nur durch den Umbau der kleinen Kirche S. Dorotea in Rom bekannt, was er aber mit seinem Plan als Topograph Roms geleistet hat, steht über allem Lob. Außer dem großen Plan Verniquets von Paris ist niemals etwas Ähnliches für eine Stadt geleistet worden und auch die besten Pläne unserer Zeit stehen weit hinter diesem Römischen Stadtplan zurück. Hier zum erstenmal keine Vogelschau, sondern eine genaue Grund-



59. Rom 1748, Nördlicher Stadtteil mit Porta del Popolo, Porto di Ripetta und Scala di Spagna.



60. Rom 1748, Mittlerer Stadtteil, westliche Hälfte mit Piazza Navona, Piazza Farnese, Campidoglio, Piazza di Venezia und Piazza Colonna. (Im Anschluß an Abb. 59 u. 61).



61. Rom 1748, Mittlerer Stadtteil, östliche Hälfte mit Fontana di Trevi, Forum Romanum (Campo), Piazza di Monte Cavallo, Quattro Fontane und Piazza Barberina. (Im Anschluß an Abb. 59 u. 60).

rißaufnahme, die alle Einzelheiten auch der Gebäude verzeichnet, die Grundrisse der Paläste und sämtlicher römischer Kirchen, Anlage der Villen und Gärten, Geländeverhältnisse und Bepflanzungen angibt und als Kupferesticharbeit schon rein technisch erstaunlich ist. Der ganze Plan besteht aus zwölf Einzelblättern, die zusammengesetzt eine Plattengröße von 1,70 : 2,02 Metern bilden und die ergänzt werden durch eine ausführliche Übersichtstabelle von nochmal 0,66: 1,27 Metern Plattengröße. Dem in Vollständigkeit seltenen Buchwerk ist ein kleinerer Übersichtsplan und ein Plan mit genauer Aufzeichnung der antiken Ruinenreste, von denen inzwischen unendlich viel verschwunden ist, beigegeben. In den Ecken des Hauptplans, der von einer Randleiste umzogen wird, sind unten Ansichten, links die antiken Hauptbauten mit der altrömischen Stadtgöttin, rechts Bauten des Barocks, Kapitol und Kuppel von S. Pietro mit der barocken Stadtgöttin, der Putten die päpstlichen Insignien reichen.

Es muß genügen, aus diesem Plan einige Ausschnitte abzubilden, deren Studium und Vergleich mit einem modernen römischen Stadtplan, wie ihn Baedecker bringt, dem Interesse des Lesers empfohlen sein soll (Abb. 59—61).

Die Barockbaukunst bestimmt Rom. Aber wenn sie auch tägliches Ereignis ist, bleibt die Baukunst doch eine Kunst jenseits unserer täglichen Erlebnisse. Raum und architektonische Massen sind Dinge, die mehr als die Kraft kunstfreudiger Erbauungsstunden verlangen, sie widersetzen sich einer Deutungsweise auf Empfindungen und seelische Assoziationen, der Skulptur und Malerei zwar nicht alles, so doch den schönsten Teil bietet. Baukunst verlangt die höchste Anspannung der geistigen Vorstellungskraft: nicht der Blick in einen Kirchenraum, sondern die nur geistig zu gewinnende Gesamtvorstellung ihrer Raumformen und ihrer plastischen Körperformen vermittelt das architektonische Erlebnis. Ungeheuer werden die Anforderungen, wenn das architektonische Vorstellen eine ganze Stadt bewältigen soll. Es ist notwendig, denn das Denkenmüssen im Großen wird zum Denkenkönnen im Kleinen erziehen.

FELICI FAUSTOQUE INGRESSUI ANNO DOM. MDCLV

steht über der Innenseite der Porta del Popolo, die Bernini für den Einzug der katholisch gewordenen Königin Christine von Schweden dekorierte. Und als Goethe am 29. Oktober 1786 von Norden kommend durch dieses Tor ebenfalls in Rom einzog, schrieb er abends in sein Tagebuch: „Nun bin ich hier und ruhig und, wie es scheint, auf mein ganzes Leben beruhigt. Denn es geht, man darf wohl sagen, ein neues Leben an, wenn man das Ganze mit Augen sieht, das man teilweise in- und auswendig kennt."

Dem Eintretenden öffnet sich Rom: mit der großen Gebärde des Barocks repräsentativ einladend, gleichzeitig mit der Mächtigkeit zweier Kuppelkirchen die Armseligkeit des Individuums zurückdonnernd (Abb. 56). Man erlebt von der öden Campagna kommend einen Aufzug architektonischer Massen, vergleichbar dem Sonnenaufgang zu Beginn des zweiten Teiles Faust:

Felsenthore knarren rasselnd,
Phoebus' Räder rollen prasselnd;
Welch Getöse bringt das Licht!
Es trommetet, es posaunet,
Auge blinzt, und Ohr erstaunet,
Unerhörtes hört sich nicht.

Wie keine andere Stadt kennt Rom die Pathetik des Schauens. Überwältigung durch Einsicht, durch Übersicht Souveränität. Als Abschluß aller Anstrengungen am Bau der Barockstadt erheben sich über der Piazza del Popolo um 1800 die Anlagen des Pincio. Am Ende sollst du ruhen, — und die einzige Hauptstadt der Welt, wo die Ruhe Pflicht wird und Ethos birgt, ist

Tafel II.





Rom. Wenn sich hier oben das römische Volk bei scheidender Sonne das große tägliche Rendezvous gibt, streckt sich vor seinen bewundernden Augen die Stadt zur Ruhe, über der sich hinten am westlichen Horizont violett gegen Purpur die Peterskuppel Michelangelos wölbt (Taf. II).

Zwei geistige Zentren hat Rom: den Borgo mit der Peterskirche und den Kapitolinischen Hügel mit den drei Palästen. Mit diesen Palästen formierte Michelangelo den ersten Barockplatz, auf dessen Tiefenachse sich ein räumliches und plastisches Crescendo entwickelt, der raumgeschlossen doch weite Blicke über Rom frei gibt und in den Einsichten seines Raumkörpers den Reichtum an Erscheinung bietet, die eine gleichzeitige Skulptur für den plastischen Körper zu entwickeln bestrebt ist (Abb. 60, unten rechts). Vier Menschenalter später legte Bernini zu Füßen der Peterskirche und des Vatikanischen Palastes den bedeutendsten Architekturplatz der Welt an (Abb. 121, 122). Beide Zentren also als räumlicher Ausdruck gefaßt und so von großer Wirkungskraft, beide Zentren nicht in das Straßensystem eingebunden sondern frei im Gesamtorganismus schwebend — es resultiert die Allgegenwärtigkeit dieser beiden einzigartigen Eindrücke für jeden Teil der Stadt, in jeder Säule *steigt* jetzt Piazza di S. Pietro, in jedem schattenden Gesims lastet gravitas der Piazza di Campidoglio. Wie Hirn und Herz dem Charakter in jeder Einzelhandlung zum Durchbruch verhelfen, so erfüllen beide Plätze durch ihre emporgehobene Präsenz jedes Stückchen der Stadt mit ihrer Gesinnung.

Rom öffnet sich dem Eintretenden, wie ein Schloß seine Säle dem geladenen Volk öffnet (Abb. 59). Tief führen Via di Ripetta, Via Flaminia jetzt Korso, Via del Babuino in den Stadtkörper hinein: gegen den Tiber mit dem einstigen Porto di Ripetta, gegen das Kapitol, gegen den Quirinal.

Damit ist das Achsengerüst festgelegt, an das sich dehnend die Gliedmaßen fügen. So dort, wo symmetrisch wie Schlüsselbeine Straßen vom Corso abzweigen. Die Scala di Spagna, kühnste, nur aus Schöpferfreude entsprungene Tektonisierung unwilligen Geländes, steigt auf. Obelisk und Kirchtürme auf ihrer Höhe weisen drei Straßenzügen das Ziel. Über Tal und Berg zog von diesem Ansatzpunkt Sixtus V. die Via Sistina gegen den Chor von S. Maria maggiore durch. Straßenkreuzungen werden Gelenke, gefestigt durch Wandbrunnen: Quattro Fontane. Kräftig greifen von ihnen die Glieder dieses Körpers aus. Immer erneute Harmonien werden von plastischen Massen und räumlichen Dehnungen eingegangen. Auf ihrem Hügel herrscht S. Maria maggiore über das umliegende Quartier. Obelisk vorm Chor, Säule vor der Fassade fixieren Knotenpunkte verschiedener Straßenzüge, die hier zusammentreffen. Die Apsis wölbt sich in die sich breitende Via Sistina aus (Abbildung in des Verf. „Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts"), die zweigeschossigen dunklen Hallen der Fassade empfangen die Straßenströme vom Lateran und von S. Croce in Gerusalemme.

Über antike Trümmerfelder, nicht wieder ausgebautes Gelände innerhalb der Mauern des antiken Roms spannt der architektonische Machtwille seine Straßenprojekte, die Baumassen von Colosseum und Caracallathermen werden in das Gerüst eingebunden. Das Tiberufer wird stromabwärts zum zweiten Mal erreicht. Zwei grade Straßenzüge, Anlagen des Barocks, geben dem Fluß ihre Begleitung gegen den Borgo von S. Pietro und abzweigend bei S. Giovanni dei Fiorentini gegen Engelsbrücke und Engelsburg. Ein Entwurf Carlo Fontanas von 1694 wollte zwischen päpstlicher Kirche und päpstlicher Burg unter Einbeziehung der Piazza di S. Pietro eine räumliche Bindung herstellen, — die Wirkung wäre gewaltig gewesen, doch kam der Entwurf nicht zur Durchführung.

Der Stadtkörper ist mit solchem Straßensystem fester Organismus geworden. Mit organischen Einzelfunktionen lagern in ihm schwere Massen barocker Kuppelkirchen mit ihren Vorplätzen, herrschen festlich und stolz Barockpaläste über ihre Umgebung, erfüllen Brunnen und Fontänen

Plätze mit rauschender Musik, tektonischer Rhythmik. Man versetze die Überfälle solcher Einzelheiten in eine Stadt ohne organisches Gerüst — das neue Berlin, das neue Paris, bieten warnende Beispiele und — — das neue Rom!

Im Juliheft des Mercure de France 1748 prägt ein französischer Architekt den Satz, nach Rom müsse man gehen, um zu lernen, wie Straßen zu führen, Gebäude hinzustellen seien. Und Goethe sagt: „Mit Augen das Ganze sehen."



62. Chartres, Kathedrale und Place du Châtelet.

VIII. Frankreichs klassische Stadtbaukunst.

Künstlerische Grundanschauung des 18. Jahrhunderts in Frankreich ist, daß sich die durch Überlieferung und Bedürfnis gegebenen Formen logisch denkend entwickeln lassen. „Si l'on considère l'Architecture dans le grand, on s'apperçoit que presque tout y est également à raisonner.“ Daraus erklärt sich die Fülle theoretischer Untersuchungen und Vorschriften, die zunächst begriffliche Auslegung des Geschaffenen sind, dann mehr und mehr der Praxis gegenüber selbstberechtigt, ja sie bestimmend auftreten. Ist ein solches Raisonnement auch nicht ohne Gefahr für die künstlerische Entwicklung, besonders wenn es wie in unserer Zeit von reinen Theoretikern getrieben wird, so ist doch damals das künstlerische Gefühl noch zu stark, um verwirrt zu werden, schöpft vielmehr reiche Belehrung aus der lebendigen Theorie. Die klarsten Denker auf dem Gebiet der Baulehre, die Architekten J. F. Blondel, P. Patte, der Abbé Laugier, deren Schriften insonderheit als Unterlagen dieses Kapitels gedient haben, bemerken nachdrücklich, daß mit allen Bestimmungen und Vorschriften doch erst der wirklich geniale Meister das schöne Werk schaffen könne. Diese Ansicht gilt vor allem für die klassische Stadtbaukunst Frankreichs, die Stadtbauepoche des 18. Jahrhunderts. Alle Theorie vermag nicht mehr als ein



63. Rennes, Place du Palais de Justice.

großes und notwendiges Gerüst zu geben, dessen besondere künstlerische Verlebendigung dem einzelnen Architekten überlassen bleibt.

Der Architekturhistoriker, der hier einem wundervollen Material gegenübersteht, hätte auf die theoretischen Darlegungen gestützt, zunächst ein allgemeines Bild dieser Stadtbaukunst in künstlerischer wie in technisch-hygienischer Hinsicht zu geben. Dann wären die Leistungen der einzelnen Architekten zu würdigen. Dem Plan des ganzen Buches folgend gebe ich auch hier nur Streiflichter, die aber genügen, um die ästhetischen Grundanschauungen der französischen Architekten klarzustellen. Es ist dies insofern wichtig, als die Auswirkung solcher Ideen sich über ganz Europa erstreckt.



64. Rennes 1726.

Der Entwurf des Ingenieurs Robelin für den Neuaufbau des 1720 ausgebrannten Kerns der Stadt Rennes wird von dem Architekten Gabriel 1725 eingehend überarbeitet. Sein Plan unterrichtet über die Absichten der französischen Stadtbaukunst zu Beginn des Jahrhunderts. Forestier stach den Plan 1726 (Abb. 64).

Achse für die Stadt wird der grade gelegte, mit Ufermauern eingefaßte Lauf der Vilaine. Daß ein solcher grader, breiter Flußlauf der günstigste Durchlüftungskanal einer Stadt ist, spricht einmal Patte aus. Senkrecht zum Fluß ist die Hauptverkehrsstraße geführt, die fast das ganze

Stadtgebiet in grader Richtung durchschneidet. Unter Anpassung an das bestehende Gelände ist das ausgebrannte in annähernd gleichartige rechteckige Grundstücke aufgeteilt. Die Vorschrift wurde erlassen, daß an den Straßen zwei- bis dreigeschossig, an den Plätzen nur dreigeschossig gebaut werde. Wir haben also hier den Beginn einer Staffelbauordnung. Entsprechend sollte man bei unserer vier- bis fünfgeschossigen Bauweise erlauben, an den großen Plätzen sechs- und siebengeschossig zu bauen: der Mehrgewinn könnte dem Staat zugeführt werden, eine architektonische Staffelung würde erreicht, die auch die jetzt vielfach tote Silhouette einer Stadt günstig beeinflussen würde. An den Plätzen in Rennes sollten außerdem die Häuser im Erdgeschoß Arkaden aus Granit und ein erhöhtes Mansardendach haben.

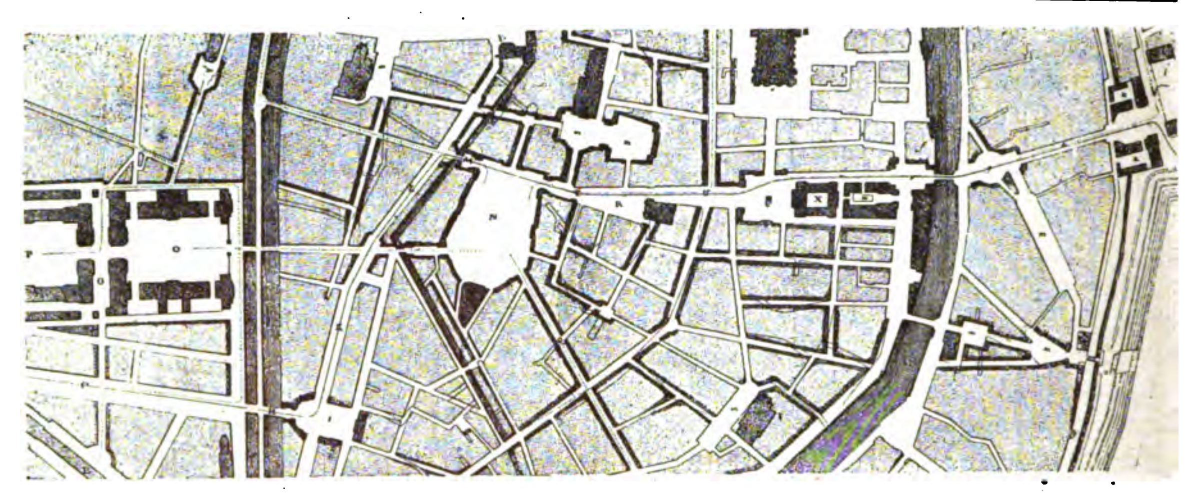


65. Rennes, Rue Nationale, früher Royale.

Diese Plätze bilden den künstlerischen Mittelpunkt der Anlage, die architektonischen Wirkungen werden konzentriert statt zersplittert. Einmal galt es, für das vom Brand verschont gebliebene Palais de Justice von Debrosse (1618—1654), dem Erbauer des Luxembourg in Paris, einen würdigen Vorplatz zu schaffen (Abb. 63). Man wählte ein schlichtes Viereck. Das Palais bleibt etwas hinter der Nordflucht des Platzes zurück, um die Fluchtlinie lebhafter zu gestalten (Abb. 65) und wird, von der Sonne beleuchtet, Ziel für die ansteigende Rue de Bourbon. Die Gliederung der Platzwandung geht auf Gabriel zurück. Langsam vollendete sich im Lauf der Jahrzehnte das Projekt, die Westseite wurde erst Ende des 19. Jahrhunderts übereinstimmend ausgebaut. Eine Ermutigung für unsere Zeit, sich nicht von weitausschauenden Plänen durch die Unmöglichkeit, dieselben rasch durchzuführen, abschrecken zu lassen. Der Stadtplaner sieht selten sein Werk vollendet, er gestaltet es aber für eine wahre Ewigkeit. Das mag ihn dem Hochbauer gegenüber trösten.

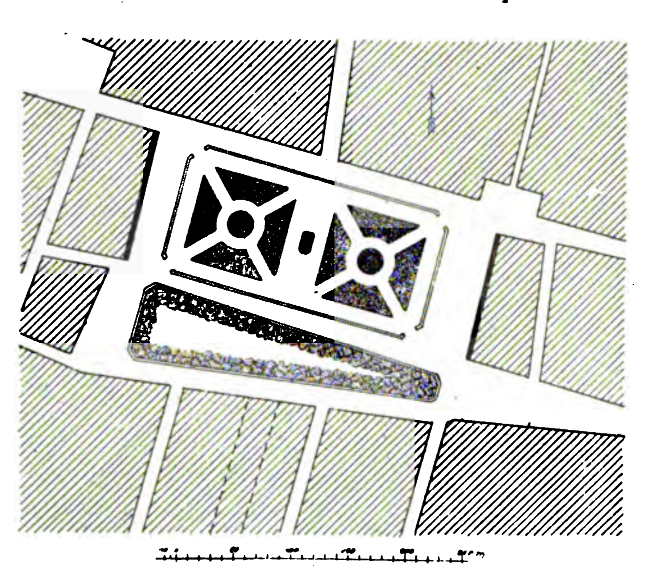


66. Rennes, Rue de Brilhac.

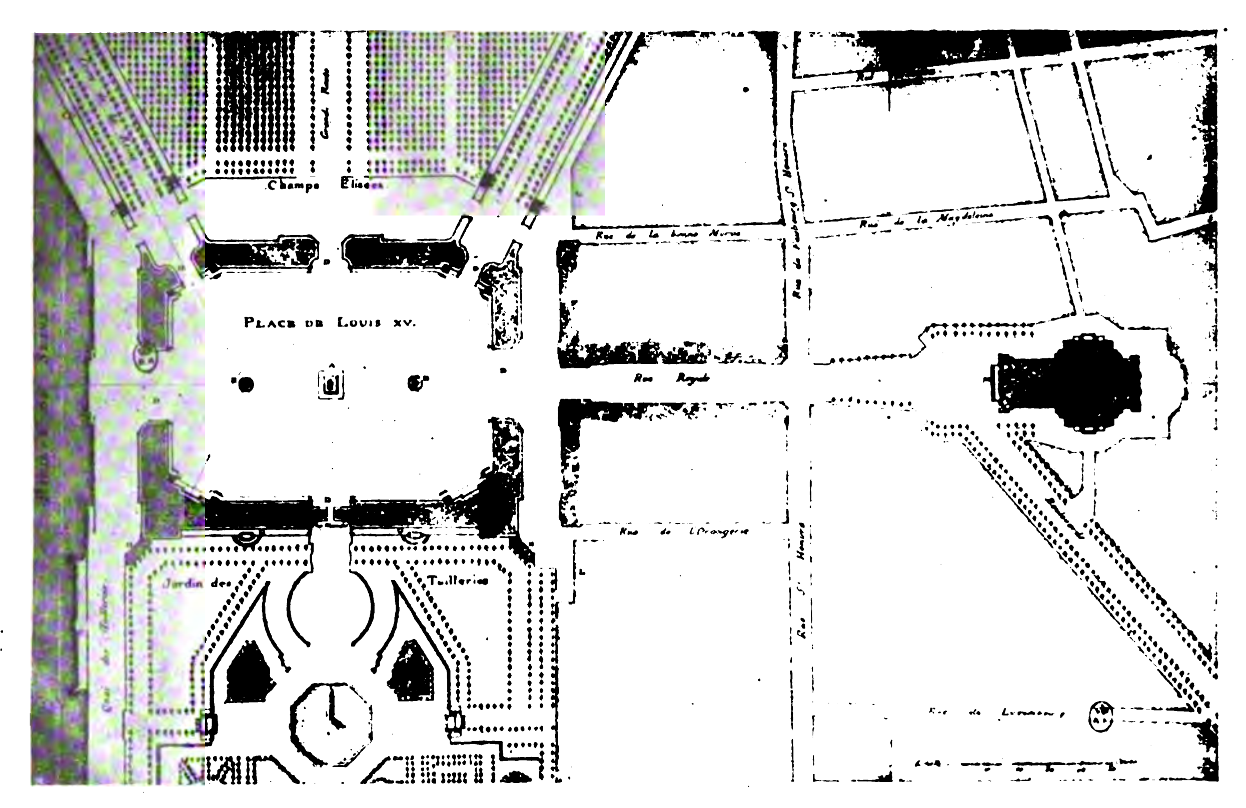


67. Straßburg, Korrektionsplan von J. F. Blondel 1768.

Die Platzmitte nahm einst ein Monument Ludwigs XIV. ein, wie alle Königsdenkmale in Frankreich wurde es während der Revolution zerstört. Heute bettet ein flaches Fontänenbecken seinen Spiegel mit sehr schöner Wirkung in die Platzfläche ein. Die Anlage zeigt Sinn für farbige Qualitäten, die die besondere Bauform betonen und die man im Stadtbau wohl von den sogenannten „malerischen Wirkungen“ unterscheiden soll. Das Palais ist ernst und kühl, unten blaugrauer Granit, oben graugelblicher Kalkstein, die Wandungen sind lebendig und heiter mit graubraunem Arkadengeschoß, leuchtend gelblich getünchten Obergeschossen, die Verbindung des Palais und der Häuser durch gleiche Dachdeckung mit blauem Schiefer gegeben. Dringend erwünscht wäre es, daß auch unsere gegenwärtige Stadtbaukunst die Farbe mehr liebte. Die Not der Zeit zwingt zum Typenbau, durch Farbe vermag in ermüdende Reihen Lust und Rhythmus gebracht werden. Die Rue de Brilhac (Abb. 65) verbindet den Palaisplatz mit dem anderen Platz. In der Ausführung gegenüber dem Entwurf verändert, wird er noch vergrößert von der Hauptverkehrsstraße durchschnitten. Man legte vor dem Hôtel de Ville Gabriels (1734) einen besonderen Vorplatz an und ihm gegenüber einen Grünplatz, damit die Teilflächen dem Durchgangsverkehr entziehend (abgeb. in „Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts“). Heute ist davon wenig vorhanden. Auf dem Grünplatz steht das neue Theater und da es mit seinem halbkreisförmigen Mittelrisalit als Gegenform des Hôtel de Ville erscheint, man hier ein früher zusammenhängendes Stück auseinandergerissen glaubt, dessen Teile jetzt wieder einander zustreben, nimmt die räumliche Platzwirkung stark ab.



68. Lyon, Place Bellecour um 1775.



69. Paris, Place de la Concorde, früher de Louis XV, mit Tuilleriengarten und S. Madeleine 1765.

Die Wirkung dieser Plätze ist bedeutend trotz aller in Frankreich heute leider allzu häufigen Verwahrlosung jener alten Anlagen. Und doch hatten sie einen Mangel, der wenige Jahrzehnte später bereits als Fehler gerügt wurde. Es blieben zwei einzelne Stücke, die keine Verbindung miteinander eingingen. Gebundenheit verschiedener Plätze zu einer rhythmischen Folge, in der das Nächste sich immer auf das Vorhergehende bezog, sich aus ihm entwickelte und es zugleich fortsetzte oder abschloß, wird Ziel der großen, prachtrauschenden Stadtbaukunst schon um die Mitte des Jahrhunderts.

Ihre höchste Leistung sind die unter Stanislaus Lesczinski von Héré de Corny angelegten drei Plätze in Nancy, die ein gütiges Geschick fast unversehrt erhalten hat. Patte beschreibt sie in seinen „Monumens érigés en France à la gloire de Louis XV, Paris 1765", die für den französischen Monumentalplatz das bedeutendste Quellenwerk sind. In der Gruppierung der Räume wird das Auge geführt und nimmt darum leicht und freudig die räumlichen Beziehungen wahr. Die Bewegung des rechteckigen Hauptplatzes wächst im Ansteigen der Kontur der Platzwandungen vom arkadengefaßten Ausgang gegen das Hôtel de Ville an der Rückwand, es zum herrschenden Bau erhebend, gleichzeitig flutet sie zurück gegen die Carrière, da der Ausgang zu dieser durch ein Triumphtor hervorgehoben ist. Das wirksame Relief des Tores auf der einen Seite des langgestreckten Platzes und des Palais du Gouvernement auf der anderen Seite hält ihn in wundervollem Gleichgewicht, die Rundung des Ovalplatzes vor dem Palais wirkt als beruhigendes, ausklingendes Finale. Und wieder zurück wendet sich der Blick gegen die Triumphpforte, unter der das Königsmonument erscheint, während über ihm eine reiche Dachattika und die Türme



70. Nantes, Cours de la République.

der Primitialkirche emporsteigen. Das Verbinden des einzelnen zu einem schönen Gesamteindruck, das die Theorie fordert: „lier des embellissements particuliers avec art à un embellissement total", — hier ist es erreicht.

Dieser Wunsch bestimmt auch den neuen Bebauungsplan, den J. F. Blondel im Auftrag der Stadt Straßburg ausarbeitete und der nach verschiedenen Verhandlungen und Abänderungen 1768 von Ludwig XV. genehmigt wurde. In seinem Cours d'architecture, Bd. 4, beschreibt er ihn ausführlich und gibt einen Teil davon als Tafel 51 (Abb. 67, Teilausschnitt) wieder. Wir sehen hier von dem Verkehrstechnischen ab, davon, daß mitten durch die Stadt vom West- zum Osttor eine breite, gute Durchgangsstraße geschaffen und durch Längs- und Radialstraßen dem verwachsenen Stadtkörper Luft gemacht werden sollte. Doch soll die Bemerkung nicht unterdrückt werden, daß viele Ideen, auf deren Neuheit wir stolz sind, in dieser Zeit vorweg genommen sind, daß selbst die Ausfallstraßen, die mit größter Berechtigung im Wettbewerb Groß-Berlin 1910 gefordert wurden, bereits 1755 von Laugier empfohlen werden mit dem Zusatz, noch auf weite Entfernung hin müßten sie besondere Breite aufweisen. Und das Blondelsche Projekt zeigt auch, wie irrig die in der neueren Stadtbauliteratur verbreitete Ansicht ist, mit den Pariser Diagonaldurchbrüchen aus der Zeit Napoléons III habe sich eine neue Erkenntnis der Stadtbaukunst Bahn gebrochen. Der Pariser Architekt Napoléons III, Hausmann, fand hier seine Vorbilder, die er ganz und gar nicht reifer durchgestaltete, sondern schematisch und gefühllos durchführte — das ist heute auch Ansicht hervorragender Pariser Architekten, wie mir Hénard persönlich versicherte. Auf einen besonderen Vorzug seines Entwurfs macht aber Blondel selbst mit Stolz aufmerksam: daß es ihm gelungen sei, in der beengten Festungsstadt ohne Raumverschwendung eine Folge schöner Architekturbilder zu schaffen, und zwar im Hauptverkehrszuge. Rechter Hand öffnet sich die große Place d'armes (N), dann links der Blick gegen eine Kirche (m), und geradeaus, auf einmal zu überblicken, der Platz mit dem Theater (R), die Place Royal (V) mit Monument und Senatsgebäude (X) im Hintergrund. Für diesen Platz, der nicht ganz mit dem heutigen Gutenbergplatz zusammenfällt, ist als Blick-



71. Nantes, Place Graslin.

punkt die Front des Münsters (a) genutzt. Nicht die Menge der schönen Gebäude, heißt es 1748 im Mercure de France, bildet eine schöne Stadt, sondern eine gewisse Harmonie und ein glückliches Gegeneinanderstimmen der einzelnen Bauten.

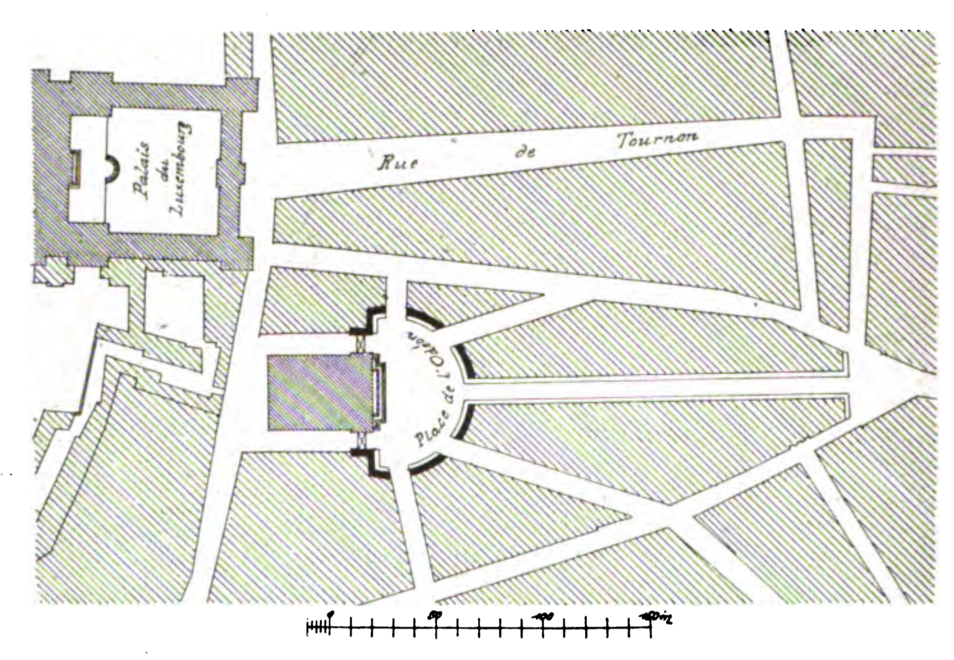
Man hat den Plätzen dieser Zeit Spielerei mit Planfiguren vorgeworfen. Man könnte ebensogut sagen, die doch so wohllautenden Wohnräume des 18. Jahrhunderts seien schlecht, da sie sich im Grundriß oft als gefällige Planfiguren darstellen. Das Bestimmende ist die Kraft, die das Planbild beim Aufbau ins Räumliche übersetzt, und es ließe sich kein Beispiel nennen, wo dies nicht durchaus gelungen wäre. Daß aber in besonderer Weise auf eine vorteilhafte Flächenteilung des Platzes geachtet wurde, dafür gibt es außer Rennes eine ganze Reihe von Beispielen. Ihre heute durchgängige Zerstörung zeigt, wie unserer Zeit die Empfindung dafür vollkommen geschwunden ist. So ist es auf dem Domplatz von Metz geschehen, der in erstaunlicher Unbesonnenheit um seine Wirkung gebracht wurde (abgeb. in des Verf. „Deutsche Stadtbaukunst"). So in Lyon, wo die Place Bellecour (Abb. 68 nach einem Plan kurz vor 1775) heute nur noch eine staubige Fläche ist, um die am Rand herum Fetzchen von kleinen Beeten sich aneinanderreihen. Der Entwurf zu dem Platz stammt von Robert de Cotte 1728, der ihn mit einheitlichen Fassaden fassen wollte, jedoch wurden nur die Schmalseiten so ausgebaut. Durch eine geschlossene Baumpflanzung schneidet de Cotte eine schiefe Ecke weg und schaltet östlich eine breite Straße, die Place de la Charité, aus. Aus der übrigen Platzfläche hebt er mit Balustraden einen Innenraum heraus, damit die große luftige Platzweite bewahrend und doch dem Auge faßbarere Flächengrößen schaffend. Die Mitte nimmt, gegen die Hauptstraße ausreitend, ein Reitermonument Ludwigs XIV. ein, die seitlichen Abschnitte sind in schlichten Rasenflächen mit flachen Fontänen aufgeteilt. Ein kräftigeres Mittel zur Verkleinerung und Befestigung der Platzfläche verwandte man an der heutigen Place de la Concorde in Paris (Abb. 69) angelegt 1753—1763. 4,5 m tiefe und 24 m breite Gräben, auf deren Sohle Rasen grünt, gefaßt von kräftigen Balustraden, grenzen eine innere Fläche ab und geben dem Platz Halt in einer Umgebung, die sich der Gelöstheit freier Landschaft nähert. Hittorf schüttete die Gräben später (1854)



72. Paris, Rue de Tournon mit Palais du Luxembourg.

zu und ließ nur die inneren Balustraden bestehen, die gegen die große Fläche nicht mehr aufkommen können und trümmerhaft wirken.

Die Stadt Nantes gibt für Frankreich mit dem Cours de la République (Abb. 70, Plan in des Verf. Baukunst des 17. u. 18. Jhhs.) das erste Beispiel einer Platzbildung, die, nur für ruhiges Verweilen berechnet, Square und Spielplatz zugleich ist. Man fühlt sich an Anlagen wie die



73. Paris, Rue de Tournon, Luxembourg, Place de l'Odéon um 1780.

Place des Vosges in Paris aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts erinnert. Der Unterschied ist: dort bildete man einen ganz umschlossenen, in sich ruhenden Raum, weil man ihn nicht in einen größeren Zusammenhang einzuspannen verstand. Hier gibt man ihn, weil man ihn für sich abgeschlossen halten will — ein Durchgangsverkehr ist schon des starken Gefälles wegen nach Westen für Wagen nicht möglich — und setzt ihn doch in architektonischen Zusammenhang mit dem nahen Verkehrsplatz, für den er lockende Perspektive abgibt. Diese Place Graslin (Abb. 71) wurde von Mathurien Crucy 1785 erbaut, 1789 von dem gleichen Architekten der Cours (früher Place Cambronne) vollendet, die unbedeutende Bepflanzung aber erst 1812 angelegt. Die abgerundete Place Graslin vor dem Theater, die in ihrer Form wie auch die schon um 1700 von Mansart angelegte halbrunde Place d'armes vor dem Hôtel de Ville von Dijon und die Place de l'Odéon (1782) von Paris am besten den damaligen geringen Verkehr — dies Moment darf bei der Beurteilung jener Pläne nicht vergessen werden — aufzunehmen schien, zeigt, wie selbst unter einfachen Verhältnissen die Geschlossenheit der Situation durch Bindung von Hauptbau und Nebenbauten erreicht wird, ohne daß der Eindruck eines Zwangs aufkommt. Hier ist es das Attikagesims, das in gleicher Höhe über das Theater und die Platzwandungen hinwegzieht (Abb. 71) und noch für die Häuser des zweiten Platzes die Dachsimslinie abgibt (Abb. 70). Es ist der Ring, der alles vereint, ohne zu fesseln, da aus dem bewegten Grundriß Reichtum der Silhouette gewonnen ist.



74. Nantes, Cours St. André mit einheitlichen Fassaden.

Eine Erkenntnis aber kann angesichts solcher Raumgebilde mit allem Nachdruck ausgesprochen werden: daß es ein Irrtum ist, wenn man die geschlossene Raumwirkung eines Platzes nur durch Versteckung oder Überbauung der Straßenmündungen zu erreichen glaubt und den „Turbinenplatz" als stadtbaukünstlerische Erfindung feiert. Sind die raumbildenden Funktionen eines Platzes stark genug, und es bedarf dazu wahrlich geringer Mittel, so ist eine tiefe Straßenperspektive nur eine Bereicherung. Die hier auslaufende gerade Rue Racine ist über 300 m lang und



75. Orléans, Rue Jeanne d'Arc und Kathedrale.



76. Versailles, Place S. Louis mit einheitlichen Fassaden und Wandbrunnen.

wirkt selbst in der von uns gewählten Ansicht nicht als das gefürchtete Loch. Solche Strahlenstraßen — nicht etwa Verkehrssternplätze der heutigen französischen Stadtbaukunst — nutzen die Erscheinung der Monumentalbauten aus, gegen die sie geführt sind. Die Place de l'Odéon in Paris (Abb. 73) zeigt fünf solcher Straßen. Mag es auch nur Zufall sein, so ist doch vorbildlich, wie sich diese architektonische Komposition in einen großen Blockzwickel einfügt, an dem die Hauptverkehrsstraßen rechts und links vorbeiführen. Die Straßen wiederum stimmen sich in ihren Größenabmessungen auf Bauten ab, gegen die sie geführt sind. Die Rue de Tournon im gleichen Quartier (Abb. 72, 73), leicht ansteigend gegen das Palais du Luxembourg, weitet sich vor diesem nach beiden Seiten, um frei seinen Kuppelbau in Erscheinung treten zu lassen. Ähnlich ist die Rue Royale gegen die Madeleinekirche angelegt (Abb. 69, 114; der Plan gibt den Grundriß des ersten Entwurfs), auf dem Platz selbst sind, wie in Lyon, Baumpflanzungen zur Ausgleichung der beiden Wandungen mit und ohne Durchbrechung benutzt. Die Häuser der Rue Royale ordnen sich in schlichtester Form der Kirchenfront unter. Daß das Bedeutende seine Wirkung steigert, wenn es neben sich den Gegensatz des Einfachen hat, ist eine Erkenntnis, die nicht nur theoretisch ausgesprochen wird. Man handelt nach ihr, unterstützt durch die Baugesinnung jener Zeit, für die „le beau essentiel de cet art consiste principalement dans la régularité, la proportion, et l'ordre". Daß dies nicht zur „froide uniformité" führen dürfe, wird dagegen ebenso lebhaft gefordert. Das bauliche Verpflichtungsgefühl dem Bedeutenden gegenüber ist so stark, daß man dort, wo der Wunsch zu glänzen übermächtig wäre und dies nur unter Benachteiligung eines bedeutenden Bauwerks hätte geschehen können, lieber ablehnt. Als bei dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Place Louis XV, der in Paris 1748 ausgeschrieben wurde, die öffentliche Meinung den Platz am liebsten vor der Perraultschen Louvrekolonnade angelegt gesehen hätte, waren die Architekten gegen diesen Wunsch, um nicht mit der Kolonnade in Wettstreit treten zu müssen. Das Ergebnis war schließlich die heutige Place de la Concorde (Abb. 69).

Gefühl für die Einheitlichkeit des Straßenraumes, einem langen Korridor vergleichbar, brachte dazu, auf einheitliche Behandlung der Straßenwandungen zu achten. Das einzelne Haus gab seinen Individualismus zugunsten einer höheren Einheit auf. Viel von jener Erziehung des vergangenen Jahrhunderts wirkte in Paris nach. Noch 1861—1874 wurde in der Art das ganze Viertel der Oper bebaut, erst die jüngste Zeit hat an dem gefährlichen Versuche des Individualisierens Gefallen gefunden. Ganz einheitlich sind die Blockfassaden des Cours St. André

in Nantes (ein Stück der bereits 1726 angelegten Promenade) durchgebildet oder werden noch heutzutage weiter so ausgebaut (Abb. 74). Die Mitte der Blockfassade ist durch ein leichtes, giebelgeschmücktes Risalit angedeutet, ohne daß diese Teilung sich auf das Hausinnere übertrüge. Die Wirkung der geschlossenen Wandung kann bereits mit einfacheren Mitteln erreicht werden. Gleiche Geschoßhöhen, durchlaufende Sims- und Firstlinien genügen, wechselnde Farbe und verschiedenes Material wirken nicht nachteilig.



77. Paris, Rue de Rivoli und Tuileriengarten.

Geschlossene, regelmäßige Wandungen zeigen fast stets die großen Straßendurchbrüche, wie in Tours die Rue Nationale, in Orléans die Rue Royale — diese ist nach den Plänen Hupeaus 1750—1770 ausgebaut —, beidemal im Anschluß an eine neue Loirebrücke, deren Bewegungsrichtung durch den Stadtkern hindurchtragend. Verschiedentlich sind die Fassaden nur alten Gebäuden vorgelegt, ohne mit ihnen zusammenzustimmen — man wollte nicht allzulange warten. Orléans bietet ferner mit der erst 1833—1841 senkrecht gegen die Kathedrale durchgebrochenen Rue Jeanne d'Arc noch ein Beispiel aus späterer Zeit (Abb. 75), die Idee zu diesem Durchbruch geht schon ins Jahr 1777 zurück. Gegen die Kathedrale zu weitet sich die Straße, ihr Motiv durchführend, zum rechteckigen Vorplatz. Mag man hier von Schematismus sprechen, so ist diesem doch Wohlanständigkeit nicht abzustreiten. Versailles baut in seinem älteren Teil seine Straßen ganz mit diesen schlichten Wänden hoch, sie nur an bevorzugten Stellen reicher ausbildend (Abb. 76).

Die Rue de Rivoli in Paris (Abb. 77) gibt endlich ein Beispiel einheitlicher Blockbildung um 1800. Die feste Wand der Häuser ist für alle Lockerheit des Tuileriengartens der schönste Kontrast. Eine geschorene Baumhecke bildet die Überleitung zur freieren Natur.

Besondere Stellen dieser gleichmäßigen Straßen werden hervorgehoben, so ihr Beginn gegenüber der Brücke wie in Tours (Abb. 78), ebenso ihr Auslauf in einen Platz. In Orléans (Abb. 79) beachte man die gute Überleitung zu den seitlich sich anschließenden Fassaden durch Fortführung der Simse.

Korrektur- und Fluchtlinienpläne mit Angabe der bedeutenden Baulichkeiten werden verschiedentlich gefordert und auch bearbeitet. Einer der schönsten ist der Plan général de la ville de Paris von Verniquet, der 1791 vollendet wurde. „Rien n'est plus sage que de tracer sur un plan général les embellissemens à desirer et dont les lieux sont susceptibles, quoiqu'ils ne puissent être exécutés que dans une longue suite d'années. Si on avait suivi cette méthode dans les grandes villes, on ne verroit pas tant d'ouvrages publics et particuliers qui forment un ensemble décousu, et dont les diverses parties n'ont ni accord, ni unité, ni correspondance.“ Das gilt ganz für unsere Zeit.



78. Tours, Loirebrücke und Eingang zur Rue Nationale.

Das starke Selbstbewußtsein den Leistungen vergangener Zeit gegenüber nimmt nicht wunder, und mit stiller Resignation mag der Architekt denken, es wäre besser für uns, eine so selbstbewußte Baukunst zu haben, anstatt jedes kleine Zeugnis der Vergangenheit sorgsam zu bewahren. Man war sehr selbstbewußt nicht in die „schöne alte Stadt" verliebt, sondern sah hier mehr „un amas de maisons entassées pêle-mêle sans sistème, sans œconomie, sans dessein", den es architektonisch durchzugestalten galt. Trat man aber einmal einem wirklich gewaltigen Werk gegenüber, so diktierte jenes so überaus fein entwickelte Gefühl für Zusammenhänge und Beziehungen einer großen Situation die Form der Neuanlage. Die sich als Eingang der Stadt Chartres weit öffnende Place du Châtelet (Abb. 62), angelegt nach Abbruch der alten Umwallung zugleich mit anderen Torplätzen, wirkt wie eine ruhige, niedrige Basis für die emporstrebenden Massen der wundervollen Kathedrale. —

Doch bei aller Bewunderung: Intellekt, Intellekt — das ist Frankreichs klassische Gesinnung!



79. Orléans, Loirebrücke und Eingang zur Rue Royale.



80. Bath, Östliche Hälfte des Royal Crescent.

IX. Eine englische Stadt des 18. Jahrhunderts.

Bath liegt genau westlich von London zweiundeinehalbe Stunde mit dem Expreß entfernt. Es bietet die größten Überraschungen nicht allein dem Stadtbauarchitekten, der England nicht kennt, wenn er Bath nicht gesehen hat. Denn die Probleme, die diese Stadt und ihre Architekten sich stellten, sind neu bis auf unseren Tag. Ganz überraschend und, man möchte gleich von vornherein sagen, stolz über allem aus gleicher Zeit stehend wirkt die Art, wie sich in Bath die architektonisch vollendetste Kunst des Stadtbaus mit unregelmäßigem Gelände befasst. Wenn uns seit Jahren gesagt worden ist, dieses unregelmäßige Gelände verlange Lockerung und malerische Gruppierung des Stadtplanes, hier ist als Ansporn der Beweis erbracht, daß auch damit ein Vorurteil, das zeitlicher romantisierender und naturalistischer Gesinnung entsprang, wieder und wieder kritiklos nachgesprochen wurde.

Als Bath, dessen Wohlstand zu Beginn des 18. Jahrhunderts dank den heilkräftigen Quellen und den steten Sommeraufenthalten des Hofes emporblühte, sich dehnend den alten Stadtgürtel sprengte, konnte es zunächst nicht wie die vielen Anlagen jener Zeit in anderen Ländern die Ebene aufsuchen, sondern mußte, behindert durch Fluß und Sumpf im Süden, die bedrängenden Hänge im Norden hinaufgehen. Auf diesem beschwerlichen Wege fügte es sich nicht willenlos dem Gelände, sondern gewann den architektonischen Halt seiner Zeit, fügte feste Plätze und



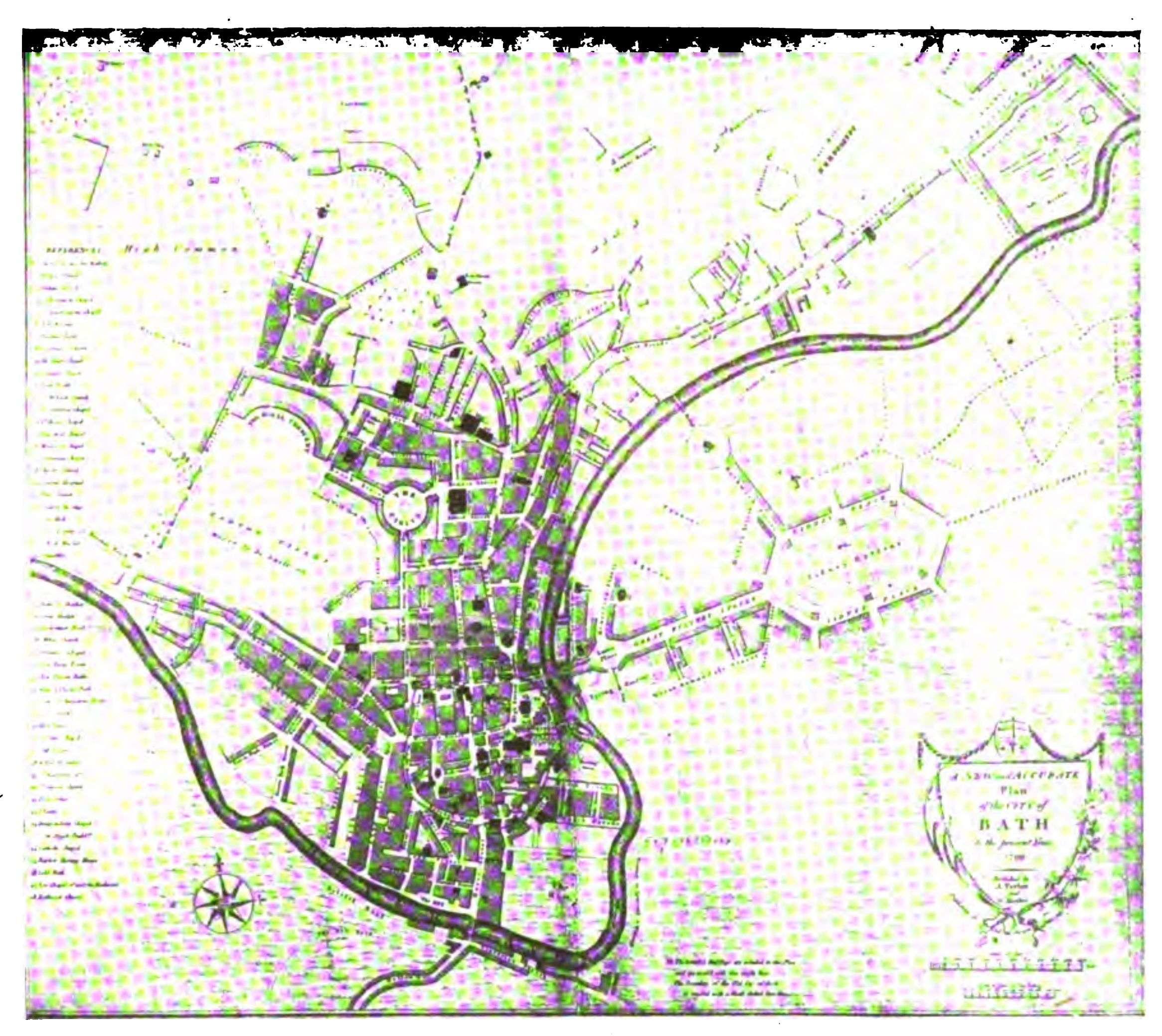
81. Bath, Circus mit gleichmäßigen Fassaden.

Straßen zusammen. Zugleich aber erkannte es die ganze theatralische Schönheit der Lage. Wie das griechische Theater halbrund sich in den Abhang der Felsen einbettet mit dem Blick auf die weite Szene der Ebene und des blauen Meeres, so schuf Bath sich in halbmondförmigen, weit gegen die in der Tiefe ruhende Stadt sich öffnenden Plätzen das Mittel, um mit gebundenster Form die freie Schönheit der Landschaft zusammenzustimmen. Das Motiv ist einfach. Und doch kam auf dem Festland eigentlich nur einmal der Franzose Oger 1739 in Metz auf das gleiche, als er das Halbrund des Theaters gegen die Mosel und die jenseits aufsteigende Stadt mit dem krönenden Dom öffnete (Abb. 109). Später hat die englische Stadtbaukunst das Motiv mehrfach verwandt, zum Beispiel in Brighton.



82. Bath, Somerset Place auf abschüssigem Gelände.

Das Motiv ist nicht nur einfach, sondern es wird auch bis auf den Royal Crescent (Abb. 80) in einfachste Formgebung gekleidet. Was hier alles ausmacht, ist die Schiebung jener Halbrundplätze



83. Bath 1799.

zueinander, vom Royal Crescent zu dem auf dem Plan noch nicht eingezeichneten Cavendish Crescent, dann zum Somerset (Abb. 82) und Lansdown Place, endlich wieder etwas abwärts zum Camden Crescent, denen sich etwas später der Norfolk Crescent (Abb. 85) mit ganz schlichter Architektur anschloß. In immer neuen Ansichten und Verschiebungen bietet sich, von ihnen aus gesehen, die Stadt dar. Man möchte gern den Vergleich einer schönen Barockskulptur bringen, um die der Kenner langsam genießend herumwandelt. In der Höhe erscheint wieder als Straßenperspektive der unteren Stadt das heitere Bild eines solchen Crescent, leuchtend, da durchweg die Buchtung nach Süden geöffnet im Glanz der Sonne liegt. So beherrscht der Camden Crescent von seiner Höhe das ganze Quartier am rechten Flußufer.

Nun denke man sich als Baumaterial für die ganze Stadt einen weichen Kalkstein, der frischgebrochen licht sich mit der Zeit bis zu tiefdunklen Tönen abstuft, stahlblaue Schieferdächer, weißgestrichene Fenstergewände, vor den Crescents weite grünende Rasenhänge, reichlich Kastanien-, Linden- und Nußbäume durch die äußere Stadt verteilt. Ein Bild von überaus



84. Bath, St. James' Square.

heiterer, zugleich nobler Festlichkeit ergibt sich. Üppig entwickelt sich die natürliche Schönheit des Orts, immer behält die Baukunst die Führung.

1725 zeichnete John Wood den endgültigen Plan für die erste Erweiterung der Stadt nach Norden (Abb. 83). Er begann die Ausführung mit dem quadratischen Queen's Square, der leicht gegen die nördliche Seite ansteigt und auch heute noch in der Mitte eine grüne baumbestandene Fläche umschließt. Jede Platzwand ist rhythmisch gegliedert, die eben stehenden Wandungen mit Giebeln in der Mitte, während die ansteigenden Wandungen hier die wuchtige Horizontale wählen. Der gegen den Ausgang des Jahrhunderts angelegte, ebenfalls rechteckige St. James' Square (Abb. 84) zerlegt dagegen die ansteigende Wandung in eine größere Anzahl kleinerer Häuschen, eine stufenartige, starkschattende Dachsimslinie zeichnend. Mit gleicher Simslinie wie der Queen's Square steigt die Gay-Street geradeaus ziemlich steil empor zum Circus (Abb. 81). Dieser erst im Todesjahre Woods 1754 begonnene Kreisplatz ist von gleichmäßigen dreigeschossigen Bauten umfaßt, jedes Geschoß mit zierlichen gekuppelten Säulen gegliedert. Eine später vergrößerte Grünfläche wird eingeschlossen. Zwischen annähernd gleichgroßen Wandabschnitten öffnen sich drei Straßenausgänge, so daß jedesmal die einmündende Straße als Abschluß eine Platzwandung erhält. Vom Platz aus offenbart die Gay-Street die ganze Schönheit ihrer geraden steilen Führung: Blicke weit hinaus auf den Queen's Square und über die tieferliegende Stadt. Die Umwandlung der Straße zur ruhigen Wohnstraße vollzieht sich automatisch durch selbsttätiges Ausschalten des schweren, steile Steigung scheuenden Fahrverkehrs.



85. Bath, Norfolk Crescent.

Der Ausgang linker Hand, die Brook-Street, führt zu dem erst vom Sohn Woods 1767 bis 1775 aufgebauten Royal Crescent (Abb. 80). Die Straßenwandungen setzen etwas zurück,



86. Bath, Norfolk Crescent, Rückseite mit einheitlichen Gärten im Blockinnern.

für den Raumeindruck von Platz und Straße ein wichtiges Moment. Höchst bemerkenswert diese architektonischen Gelenke zwischen Platz und Straße! Sie geben einen wichtigen Maßstab für das Geschick des Architekten, Monumentales und Einfaches zu verbinden. Als Abschluß der Brook-Street leicht steigend erscheint der Königliche Platz, die Krönung des ganzen Woodschen Projekts. Gegenüber der zierlichen Gliederung des abgeschlossenen Circus treten hier triumphhaft große paladianische Ordnungen auf, darauf berechnet, sich gegen die weite Natur zu halten. Eine grüne Fläche dehnt in leichter Senkung sich vor dem Nischenplatz aus, seitlich und nach hinten zu von Bäumen und den in gleichmäßigen Staffeln absteigenden Marlborough-Buildings gefaßt. Der unbefangene Betrachter genießt diese glückliche und ungezwungene Zusammenstimmung von Natur und Kunst, — für die in England heute herrschende Gesinnung ist es bezeichnend, daß man von einheimischen Architekten stets hört, eine streng formale Stilisierung der Flächen wäre hier erwünscht. Die anderen, höherliegenden, später nach und nach entstandenen Crescents sind in der Formgebung ihrer gebogenen Wandung wesentlich einfacher.

Die zweite große Erweiterung von Bath leitete der Bau der Avon-Brücke von Robert Adam 1770 ein. Adam entwarf 1777 und 1782 Pläne für die Erweiterung, doch erst Baldwin und Eveleigh gaben die endgültige Form mit dem Laura-Place und der breiten, heute unvorteilhaft mit Bäumen bepflanzten Pultney-Street (Abb. 83). C. H. Masters legte die Sidney Gardens mit dem kleinen Palais an, dessen starkschattendes Mittelrisalit es zum wirksamen point de vue erhebt. Von den auf vorliegendem Plan angedeuteten Erweiterungen ist in späterer Zeit nichts mehr ausgeführt worden, auch die Umbauung des Sydney-Place ist unvollendet geblieben.

Endlich begann Baldwin seit 1789 mit der Umgestaltung der Altstadt. Die Bath-Street wurde angelegt, eine Kolonnadenstraße in schon etwas harter Architektur (Abb. 87). Später

wurden die Cheap-Street und statt des Bear Inn and Yard die breite Union-Street zur Milson-Street durchgebrochen. Von den südlich der Altstadt entstandenen Quartieren und Anlagen zeichnet sich die Parade durch architektonische Qualität besonders aus. Für den Ham kam ein Projekt nicht zur Ausführung, hier befindet sich heute der Bahnhof.

Die Straßen von Bath verdienten ihrer Ausmessungen, Führungen und Profilierungen wegen — eine Seite bedeutend höher gelegen wie die andere — eine besondere Studie. Ebenso die Grünpflanzungen. Baumpflanzungen auf der South-Parade lassen in schöner Gliederung der Straße einen so breiten Zwischenraum zwischen sich und den Häusern, daß diese von der Sonne beschienen werden können und frischen Luftzug haben. Besonders die räumlich wirksame Bepflanzung der Crescent-Vorflächen verdient Beachtung.

Schmiegsamkeit und Wille — beides predigen die Steine dieser englischen Stadt.

Alles das konnte in Bath nur erreicht werden, weil große Areale in der Hand eines Besitzers waren, der einen Architekten bestimmen ließ. So gehörte das ganze Gelände jenseits des Avon, das Bathwick-Estate, dem Earl of Pultney, der infolgedessen einen großzügigen Bebauungsplan aufstellen konnte.

Aber suchen nicht auch wir statt Zersplitterung wieder ausgleichende Zusammenfassung in jeder Hinsicht? Und hat nicht der Sozialismus hier eine seiner wichtigsten Aufgaben zu suchen? Wie nun, wenn damit auch die neue architektonische Form gewonnen würde?



87. Kolonnade der Bath-Street.



88. Petrograd, Blick gegen Admiralität mit Reiterdenkmal Peters I.

X. Rußlands neue Hauptstadt.

1703 wird von Peter dem Großen (1689—1725) in den Newasümpfen am Finnischen Meerbusen St. Petersburg, jetzt Petrograd — und wir wollen diesen Namen seines wilderen Klanges wegen übernehmen —, als Festung gegen die Schweden gegründet.

Ein Heer von über 80 000 Arbeitern führt in kurzer Zeit die Zitadelle Peter und Paul in der Newa hoch und legt die ersten Grundlinien der neuen Stadt fest. Einige Pläne aus dieser Zeit, so der von Homann in Nürnberg 1716, dann ein anderer unsignierter Plan aus gleicher Zeit (Abb. 89) geben einen Überblick über die Gesamtlage und die ersten Bauten. Die Festung, von dem Italiener Domenico Trezzini erbaut, der von 1703 bis zu seinem Tode 1734 in Petrograd lebt, auf die Stadtanlage aber wenig Einfluß geübt hat, liegt an der breitesten Stelle der Newa vor einer Insel, die bereits von niederem Volk besiedelt war und auch heute noch vorwiegend von den unteren Bevölkerungsschichten bewohnt ist. Gegen das Meer zu erscheint eine zweite große, ziemlich versumpfte Insel, Wassilij Ostrow, die nur an der nächsten Spitze angebaut ist, doch sichert ihr das hier stehende Palais des großen Günstlings Menschikoff einige Bedeutung. Gegenüber am anderen Ufer des Flusses liegt eine befestigte rechteckige Anlage, die Admiralität, Werft und Arsenal zugleich, besonders geschützt durch zwei Stromläufe, die im Bogen sich herumziehen: der innere die Moika, der äußere die Fontanka. Nördlich der Moika ist die Besiedlung bereits ziemlich dicht, westlich der Fontanka, gegenüber der Peter und Paul-Feste, liegt der Garten Peters des Großen, östlich auf wenig erhöhtem Gelände beginnt ebenfalls die Besiedlung.

1713 wurde vom Zaren Andreas Schlüter aus Berlin berufen, der aber ohne Spuren im Stadtbild zu hinterlassen schon 1714 starb. 1716 kam der bedeutende Architekt und Garten-



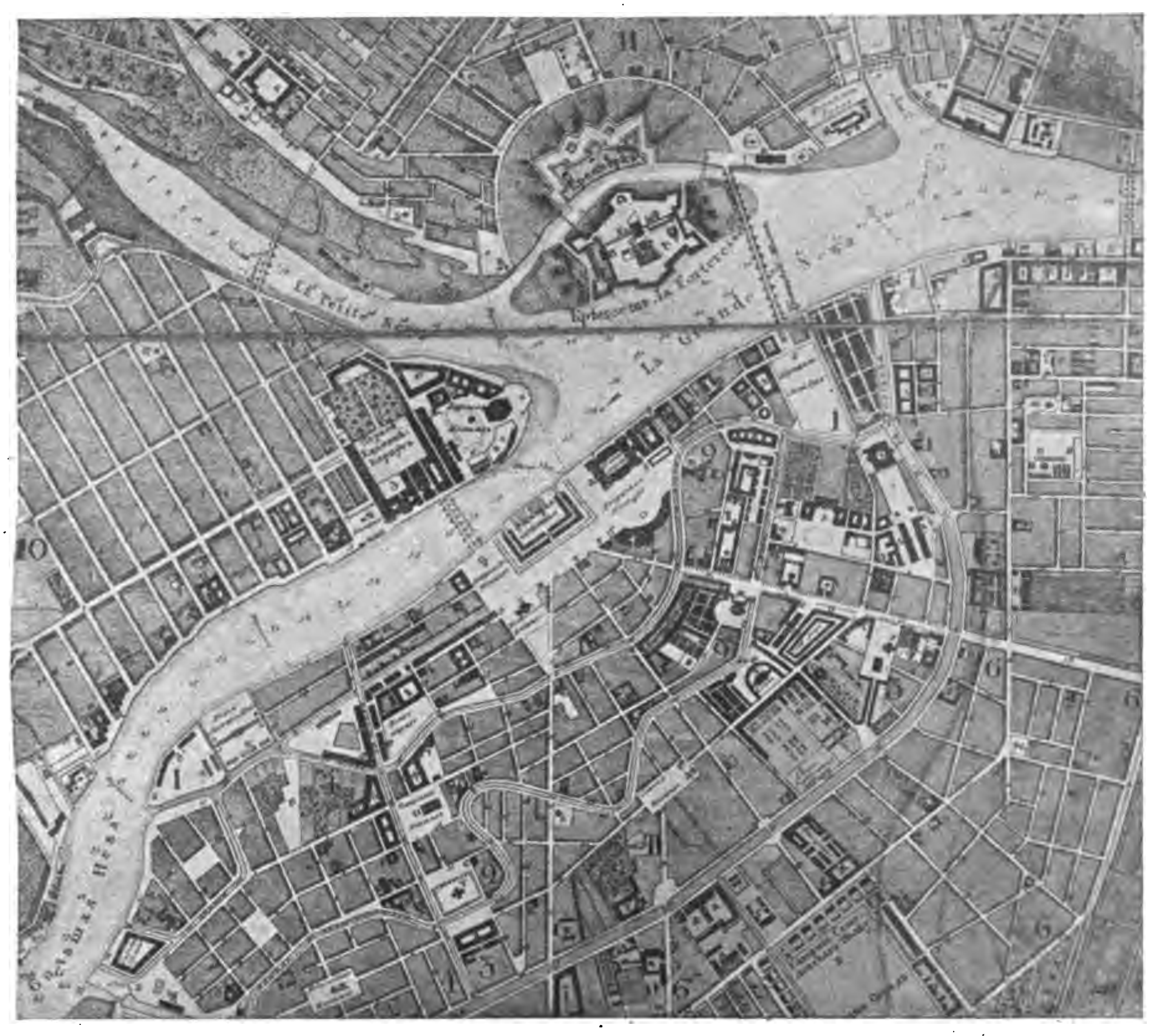
89. Petrograd um 1716.

künstler Leblond, ein Schüler von Lenôtre, nach Petrograd. Er erhielt den Titel eines Generalarchitekten, die Oberleitung über die gesamte Bautätigkeit und hat sich erfolgreich um Einführung des französischen Kunstgewerbes bemüht. 1717 stellte er einen Generalbebauungsplan auf, welcher die beiden Inseln Wassilij-Ostrow, die Petersburger Seite und das linke Newaufer zu einem einheitlichen Gebilde ausformt. Im Anschluß an diesen Plan ist hinter den Kollegiengebäuden und dem Garten des alten Palais Menschikoff ein neuer regelmäßiger Stadtteil entstanden, mit geraden von Kanälen durchzogenen Straßen; eine Anlage, die unter dem Einfluß holländischer Städte steht und auf Wunsch Peters des Großen ausgeführt wurde, der ja längere Zeit in Holland zugebracht hatte. Noch heute heißt Petrograd beim Volk holländisch Pieter. Die Kanäle erwiesen sich als zu schmal angelegt, sie wurden zugeschüttet, die Riesenarbeit echt russisch fortgeworfen, das heutige langweilige Quartier entstand. Leblond starb zweieinhalb Jahre nach seiner Ankunft, sein Nachfolger ward Michetti und so überwiegen von nun an im Ausbau der Stadt stark italienische Einflüsse.

Die weitere Entwicklung, die die Stadt unter der Kaiserin Elisabeth (1741 bis 1762) nahm, der als Architekt vorzüglich Bartolomeo Rastrelli zur Seite stand, zeigt der große Plan von 1753, der von der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften und Künste herausgegeben ist (Abb. 90, Ausschnitt). Besonders interessant ist die Umwandlung auf dem südlichen Flußufer: drei Strahlenstraßen richten sich auf den Turm der Admiralität aus, von denen die östliche, der Newski Prospekt, in den dreißiger Jahren entstanden ist und fünf Kilometer weit in gerader Richtung fortführt. Das Vorbild für diese Anordnung ist unschwer in dem Versailles Ludwigs XIV. zu erkennen. Damit nun bekam die Südstadt ein Gerüst und



90. Petrograd 1753.



91. Petrograd 1830.

zwar in riesigen Abmessungen, die aber den Proportionen entsprechen, die die gewaltige Breite des Newaflusses für die ganze Stadt als gültige angibt und auf die im besonderen die Uferbauten Rücksicht zu nehmen haben. Die gesamte Monumentalarchitektur wird damit zum Gewaltigen, groß und klar Gegliederten gedrängt, eine Erscheinung, die sich so in keiner älteren Stadt wiederholt, — gerade darum uns Bewohner moderner Riesenstädte besonders aufmerken läßt.

Bedeutsam für den Eindruck der Stadt wird, daß in nächster Nähe kein gewachsener Stein zur Verfügung steht, man ausschließlich auf Putzbauten und für die Ornamentik der Fassaden auf Stuck angewiesen ist. Die Gewöhnung verbessert nicht nur die Qualität des Materials, die für dieses Klima besonders wichtig ist, sondern auch die technische und künstlerische Durchbildung erreicht einen hohen Grad. Die Leichtigkeit der Behandlung verführt dazu, monumentale Bauten förmlich mit Stuckornamentik zu überstrudeln, und kaum zeigen sich jetzt nach anderthalb Jahrhunderten an solchen Bauten nennenswerte Schäden. Damit vereint sich eine besondere Farbenfreudigkeit. Vergoldet und versilbert heben sich die Verzierungen von



92. Petrograd, Admiralitätsplatz mit Admiralität und Newaufer. (Anschluß an Abb. 93.)

dem weißen, blaßblau oder blaßrosa getönten Grund ab. Alles das hat man sich vorzustellen eingetaucht in den Farbendunst der nordischen Luft, die grüne Morgen, goldene Mittage, orangefarbene Abende und weiße Nächte über die Stadt hinführt. (Leider in jetziger Zeit vieles gleichmäßig mit einem stumpfen Rot überstrichen.)

Die Nachfolgerin Elisabeths, Katharina II. (1762—1796), die kleine Zerbster Prinzessin, die sich in der von Blut und Wollust geschwängerten russischen Atmosphäre zur Herrscherin allergewaltigsten Stils entwickelte, wird für die architektonische Entwicklung Petrograds von allergrößter Bedeutung. Sie versammelt eine Fülle unterschiedlicher Architektenpersönlichkeiten an ihrem Hof, die Auseinandersetzung zwischen Barock und Klassizismus spielt sich unter ihr ab. Neben den kaiserlichen Bauten in und um Petrograd entstehen Kirchen, Institute, Verwaltungsbauten, und vor allem wird erst jetzt die Gesamterscheinung der Stadt bewußt gefördert. Mit einem riesigen Preisausschreiben für die Verschönerung der Stadt 1763 beginnt die Folge der großen stadtbaulichen Verschönerungen, die bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts fortgesetzt werden, also bis in eine Zeit hinein, zu der im übrigen Europa schon längst Erstarrung auf diesem gewaltigsten Gebiet der Baukunst eingetreten ist. Ich habe diese Wettbewerbsbedingungen in meiner „Stadtbaukunst des 18. Jahrhunderts“ (Berlin 1914) zum Abdruck gebracht, und möchte hier noch einmal darauf verweisen. Leider waren meine Nachforschungen in Petrograd selbst nach den Resultaten einer so gewaltigen, für ganz Europa ausgeschriebenen Konkurrenz ohne Erfolg, es sei denn, daß diese Entwürfe in den kaiserlichen Privatarchiven ruhen, zu denen Zutritt nicht zu erlangen war und die jetzt zerwühlt und zerstört sind. Der Einfluß dieser Konkurrenz auf die Stadtentwicklung ist aber sicher durch die ganze Folgezeit zu verspüren.

Der große Schubertsche Plan von 1828 zeigt am besten die Veränderungen, die nach und nach die Stadt durchmacht. Nach ihm ist der kleinere Plan von 1830 (Abb. 91) gezeichnet,

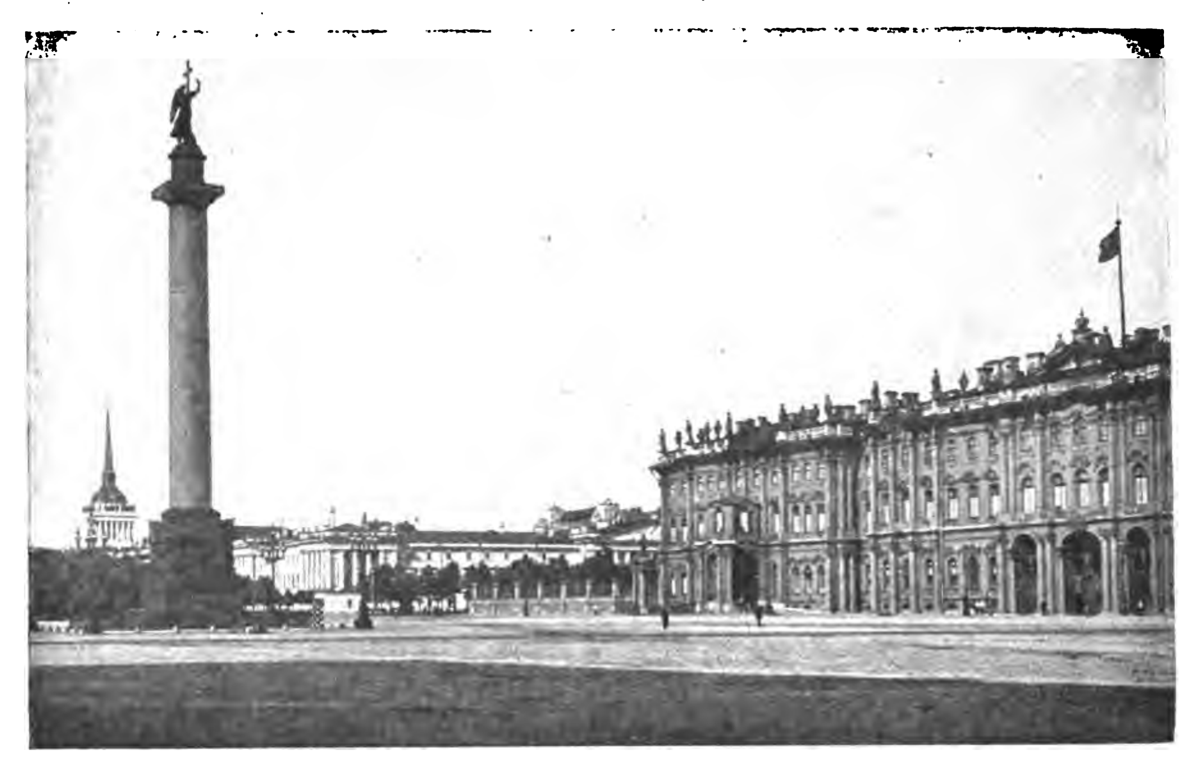


(Anschluß an Abb. 92.) 93. Petrograd, Admiralitätsplatz mit Isaakkathedrale, Senat und Synod.

aus dem wir einen Ausschnitt bringen. Das holländische Viertel auf Wassilij Ostrow ist weiter ausgebaut, eine größere Zahl von Monumentalbauten machen Front gegen die Newa, von denen neben einem nischenartigen Platz die Akademie der bildenden Künste, weiterhin das Marine-Kadettenkorps sich besonders auszeichnen. Die Spitze der Insel nimmt die neue Börse ein. Gegenüber ist die alte Admiralität durch einen gewaltigen Neubau ersetzt, dessen Mittelturm die drei Strahlenstraßen beherrscht. Östlich von ihm liegen das Winterpalais und die sich an dasselbe anschließenden Erweiterungsbauten, gegenüber öffnet sich im Halboval der Palaisplatz. Westlich von der Admiralität hat 1830 der neue Bau von Senat und Synod begonnen, auf dem Platz dazwischen, gegenüber einer Brücke (heute verschwunden), erhebt sich das gewaltige Monument Peters des Großen von Falconet: PETRO PRIMO CATHARINA SECUNDA MDCCLXXXII (Abb. 88, 92, 93).

Die Monumentalbauten reihen sich vor allem am Newski-Prospekt auf: rechter Hand mit einer zurückgeschobenen Kolonnadennische neben einem Kanal die Kasankathedrale, weiter das große Viereck des Gostiny Dvor, des Bazars, dann neben der Fontanka das ausgedehnte Anitzkoff-Palais. Zwischen beiden im Grunde eines großen Platzes das Theater mit einer einheitlich angebauten Straße gegen die Fontanka. Linker Hand eine Anzahl von Kirchenbauten auf einheitlich ausgebauten Plätzen. Etwas zurückgelegen und erst nach dieser Zeit durch eine gerade Zufahrtsstraße verbunden mit dem Newski das jüngere Michaelspalais, jetzt Museum Alexanders III.

Trotz dieser und anderer stadtbaulich wertvollen Anlagen, die um die Admiralität herum kulminieren, wird man allerdings schon dem Plan gegenüber einen Mangel verspüren, der in Wirklichkeit noch deutlicher zutage tritt: die Teilstücke dieser stadtbaulichen Schönheiten sind aneinandergereiht, aber nicht genügend miteinander verbunden und durcheinander bedingt. So verpufft die Wirkung der Kasankathedrale ohne genügende Perspektive vor sich, eine schmale Zufahrtsstraße genügt nicht, um das breite Michaelspalais auf den Newski zu beziehen, der



94. Petrograd, Admiralität, Montferrandsäule und Winterpalais.

Palaisplatz hängt nebenan, gegen die riesige Breite der Newa kommen selbst die kräftigsten Bauten nur bei günstiger Beleuchtung auf.

Während gegen den Ausgang des 18. Jahrhunderts sonst in Europa auch die reichräumigen Stadtbaukompositionen erstarren, ihre Einstellung auf das harte Schema dort sogar den Raumkompositionen der einzelnen Bauten voranzugehen scheint, erhält sich in Petrograd das stark entwickelte Gefühl für stadtbauliche Kompositionen in der Situierung des Einzelbaus wie in der Anlage von Straßen und Plätzen bis tief in das 19. Jahrhundert hinein. Der Italiener Quarenghi baut 1783—1791 die Reichsbank (Abb. 97) an dem Kanal zwischen Moika und Fontanka so, daß er sie gegen einen Bogen dieses Wasserlaufs im Gegenbogen stoßen läßt, die Krümmung des Kanallaufs mit einer Arkadenmauer unterstreicht und in seinem Scheitel eine Brücke über den Fluß spannt.

Stadtbaulich von größter Bedeutung werden die Stellung der Börse zugleich mit Uferbefestigung und monumentalem Schiffsanlegeplatz von Thoma de Thomon aus Nancy und die neue Admiralität von dem Russen Zacharoff 1806—1810 (Abb. 91, 92, 94). Ein Riesenbau von 95 Achsen auf der Längsseite, davon 25 Achsen in doppelter Breite, und je 39 Achsen auf den Schmalseiten. Eine annähernde Vorstellung von den Riesenverhältnissen in dieser russischen Stadt geben die Maße: die Admiralität hat eine Länge von 385 Metern. Dagegen hat das Berliner Schloß eine Breitenausdehnung von nur 118 Metern. Die Breite der Admiralität würde noch nicht erreicht werden, wenn man in Berlin die Neue Bibliothek, die Universität und das Zeughaus nebeneinanderstellt. Immer wieder staunt man über die Fähigkeit damaliger Architekten, mit einfachen Mitteln solche Fassaden zu bewältigen. Fast unmöglich erscheint die Aufgabe, eine solche Länge noch so zu gliedern, daß das Auge den Rhythmus des Gesamten aufnehmen kann. Die Aufgabe ist gelöst und zwar so vollkommen, daß selbst bei starker Verkürzung



95. Petrograd, Platz gegenüber dem Winterpalais, Montferrandsäule.

der Ansicht, zu der heute der vorliegende Grünplatz zwingt, die Massen sich noch klar von einander lösen. Der große Mittelturm endigt in einen quadratischen Säulengang mit hoher vergoldeter Spitze, die für die drei Strahlenstraßen den Zielpunkt abgibt. Sehr günstig ist die viereckige und nicht runde Fassung des Säulenumgangs. Die Lichtkontraste der verschiedenen Flächen sind stärkere als bei allmählichem Übergang, die Ansicht wird auf die Entfernung im Profil der drei Strahlenstraßen eine bestimmtere.

Dann die Kasankathedrale (Abb. 98) von Woronichin. Die notwendige Ost-Westrichtung des Schiffes verhinderte, die Eingangsfassade gegen den Newski zu wenden und dieser Zwang führt Woronichin zu einer einzigartig dastehenden stadtbaulichen Lösung, die zwar nicht voll zur Ausführung kam, über die aber der in der Eremitage bewahrte Entwurf (Abb. 99) unterrichtet. Zwischen einer Straße und dem schon erwähnten Kanal, die divergieren, schiebt er den Bau vom Newski zurück, legt dann vor die beiden Seitenschiffe halbrunde Säulenhallen — nur die gegen den Newski kam zur Ausführung —, mit denen sich in der Ansicht ausgezeichnet die Kuppel verbindet, und legt vor dem so flankierten Haupteingang einen tiefen Halbrundplatz an, der zum Teil ausgeführt ist. Die Divergenz der



96. Petrograd, Tor am Winterpalaisplatz.



97. Petrograd, Reichsbank mit Arkaden am Katharinakanal.

Straßen wird in den seitlichen Durchfahrten aufrechterhalten, die Gewölbebildung besonders an den Verschnittstellen von Durchfahrt und Kolonnadenrund ist sehr interessant. Gewisse Beeinflussung durch den Berninischen Petersplatz in Rom ist unverkennbar. Die Anlage ist sogar ganz aus einem Guß entstanden harmonischer, die Raumwirkungen aber doch schließlich ganz verschieden. Sehr viel wichtiger werden für Woronichin die alten Entwürfe P. Trezzinis für die katholische Kirche (abgeb. in des Verfassers „Baukunst des 17. und 18. Jahrhunderts") gewesen sein, der verschiedenste Vorplatzlösungen versuchte. Die ähnliche Anlage von S. Francesco da Paola in Neapel, auf die hingewiesen wird, erst 17 Jahre später begonnen.

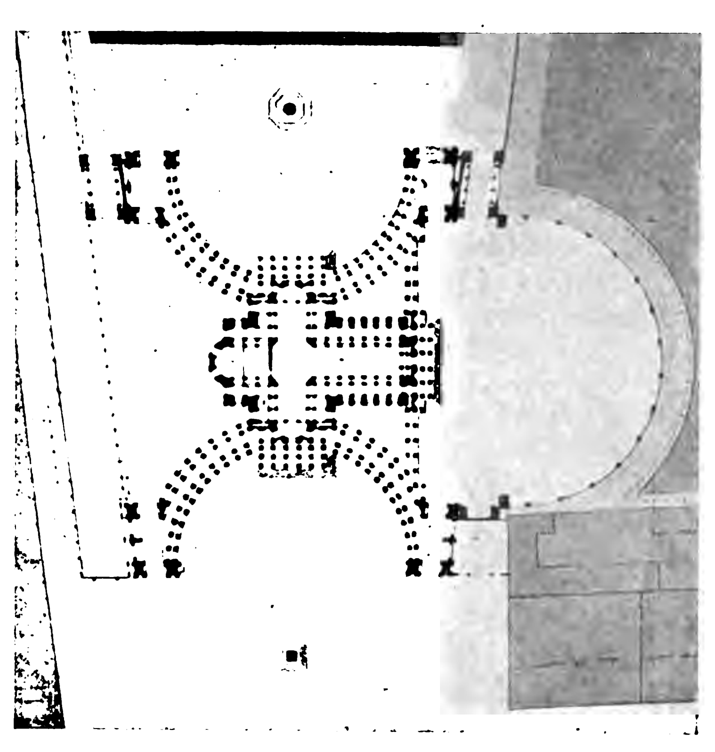
Carlo Rossi aus Neapel, der Sohn einer gefeierten Tänzerin, erbaut den Platz vor dem kaiserlichen Winterpalais 1819—1830 (Abb. 91, 95, 96). Ein einheitlicher Baukörper stellt sich gegenüber dem Palais im Halboval auf, der mittlere Teil ist durch eine Halbsäulengliederung für die beiden oberen Geschosse herausgehoben. Hier öffnet sich ein gewaltiger Bogen, der, aus dem Ganzen herausgenommen, allzu breite Proportionen haben würde, mit der gesamten Breiterstreckung des Baukörpers — 37 Achsen nach jeder Seite — jedoch gut zusammengeht. Die aufgesetzte figürliche Ornamentik ist in Eisenguß hergestellt. Die schräg einmündende Straße vom Newski ließ zur Überleitung ein zweites keilförmiges Bogenstück hinter dem ersten Bogen einspannen (Abb. 96). Die Säule, die später Montferrand in der Platzmitte aufstellte, stört wohl den Blick gegen das Palais, zentralisiert aber wie alle diese hochragenden Monumente den Raumgehalt der Platzanlage.



98. Petrograd, Säulenhalle der Kasankathedrale.

1829 beginnt Rossi mit den Neubauten von Senat und Synod und schafft damit für den Platz, auf dem Falconets Reiterstandbild steht (Abb. 93), auch auf der der Admiralität gegenüberliegendenSeite diewirkungsvolle Platzwand. Beide Gebäude, in Gelb gehalten mit weißen Gliederungen, werden 1832 wiederum durch einen Bogen verbunden.

Endlich das letzte große Projekt: das Alexandrinentheater, der Alexandrinenplatz vor dem Theater, die Theaterstraße von der Rückseite des Theaters auslaufend (Abb. 100) und ihre Endigung in den Tschernischeffplatz, der sich als Nische gegen die Fontanka öffnet. Bereits Thomon hatte für diese Stelle einen Theaterentwurf (Ermitage) bearbeitet, erst Rossi führt diesen neuen, ungleich gewaltigeren Entwurf unter Mitwirkung



99. Petrograd, Entwurf für die Kasankathedrale.



100. Petrograd, Theaterstraße und Theater nach einheitlichem Entwurf.

einiger anderer Architekten für den letzten Platz in einheitlicher architektonischer Durchbildung 1828—1833 durch. Über das Ganze unterrichtet die Abbildung. Die Farben sind auf gelb und weiß abgestimmt. Die Theaterstraße ist in ihrer architektonischen Gestaltung die monumentalste Straßenanlage, die die neuere Stadtbaukunst geschaffen hat. Vielleicht wird auch ein Rossi solche Ideen nur unter dem Einfluß der Antike, etwa der alten Publikation Woods über Palmyra, gefaßt haben. Im übrigen Europa ist ihr zu dieser Zeit nichts annähernd gleichzustellen.

Die neuere Zeit hat das ihre getan, um die Wirkungen dieses Stadtbaus herabzusetzen. Dazu gehört das sinnlose Vollpflanzen der Plätze vor der Admiralität gegen die Strahlenstraßen mit hohen Bäumen — von diesen Bäumen schossen 1906 Kosaken die dem berüchtigten Bittgang zuschauende Straßenjugend herunter —, die Bepflanzung des Theaterplatzes, störende Einbauten in architektonisch einheitliche Situationen. Trotz allem ergeben sich immer noch gewaltige Einzelwirkungen. Es ließe sich etwas Großes erreichen, wenn das moderne Petrograd die gleiche Gesinnung wie einst Katharina II. besäße, statt mit Großbauten in altrussischem Stil, mit einer zur Brutalität gesteigerten Bombastik moderner Baukunst Wiener Schule, mit schreiend bunten altrussischen Kuppelkirchen das noble alte Stadtbild völlig zu zerfetzen. Seit einiger Zeit wird zudem die Erfindung des modern-altrussischen Stils propagiert, eine der unglücklichsten Verzerrungen des Heimatschutzgedankens. Endlich hat die Revolution die letzten großen Entschlüsse für den Ausbau der Stadt zerbrochen.

XI. Zeitgemäße Gedanken eines Architekten um 1800.

Oft werden mit überraschendem Scharfsinn in der Vergangenheit Ideen entwickelt, die erst in der Gegenwart unter neuen Bedingungen ihre volle Bedeutung erlangen. Das Gebiet der Technik kennt solche Erscheinungen zahlreich. Auch in der Geschichte der Stadtbaukunst tauchen in früheren Jahrhunderten Ideen auf, die technisch oder sozial gefärbt Probleme unserer Zeit vorwegnehmen. So das Problem der Großstadt, dem man gerade jetzt nicht in bisheriger Weise mit einer Citybildung und endloser Ausbreitung gegen die Peripherie begegnen will, sondern statt des einen Hauptzentrums eine verschiedene Anzahl besonderer Agglomerationszentra zu schaffen und damit auch im Organismus einer Großstadt die geistige und wirtschaftliche Arbeitsteilung einzuführen sucht. Oder das Problem der Durchsetzung mit zweckmäßigen Grünanlagen in „Kinderwagenentfernung von jedem Haus", wie der Amerikaner sagt.

Ein solcher Stadtentwurf „Forme générale et particulière des six différentes parties de Plans des Villes", von dem eine Kopie sich in der Bibliothek des Kunstgewerbemuseums in Berlin befindet, wurde in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts auf Anregung Napoléons I dem Conseil d'Etat, Tribunal und Corps législatif von Frankreich unterbreitet, um leider nach seiner Gutheißung auf immer in den Archiven dieser Körperschaften zu verschwinden. Der Verfasser, wahrscheinlich Huvé, wie aus einer Notiz im Journal des Bâtimens an X, Nr. 129 hervorgeht, rechtfertigt sein Unternehmen mit dem jedem schaffenden Geist mehr oder weniger eigenen Gefühl für Alleinberechtigung und Unfehlbarkeit: bis jetzt sei die Kunst des Stadtbaus vernachlässigt, „sans planes ni bornes fixes", trotzdem aller Wahrscheinlichkeit nach die Zahl der Menschen stark zunehmen werde, — eine Vermutung, die die Entwicklung bestätigt hat. Zum Schluß die bei französischen Architekturschriftstellern übliche und in jener napoleonischen Zeit besonders antreibende Wendung: „Le moyen de perfectionner les villes est un moyen de gloire pour chaque nation, puisque c'est particulièrement du plus grand nombre des belles villes d'un Etat que dépend la plus grande renommée, et par consequent le premier point de gloire de chaque nation."

Die dem Gesamtplan zugrunde liegende, durchaus neuzeitliche Idee ist, ein Ganzes aus einzelnen in sich auch wirtschaftlich abgeschlossenen, schönen Teilen zusammenzusetzen. Es werden sechs solcher Teilquadrate beispielsweise gegeben, die sich in verschiedener Anzahl zusammenstellen lassen. Jedes Teilquadrat mißt 3376 zu 3280 Fuß (1097 zu 1066 Meter). Die Abbildungen 101 und 102 geben von diesen das zweite und fünfte wieder.

In der Mitte eines jeden Teilstücks liegt ein verschieden gestalteter Platz mit Zentralarchitektur, Zierbrunnen oder Bepflanzung, von dem Straßen (moyennes rues) ausgehen, die sich zum Teil über die anliegenden Teilstücke fortsetzen. Das Diagonalsystem allgemein verwandt. An diesen ausgezeichneten Straßen der einzelnen Viertel liegen die vornehmen Baulichkeiten, an den kleinen Nebengassen (petites rues) dagegen die gewerblichen Betriebe. So sind öffentliche und private Bauten, Geschäftshäuser, Promenaden, Architektur- und Grünplätze, aber auch Werkstätten, Ställe und anderes über die ganze Stadt verteilt. Diese Zerstreuung hat Nachteil nur im Ver-

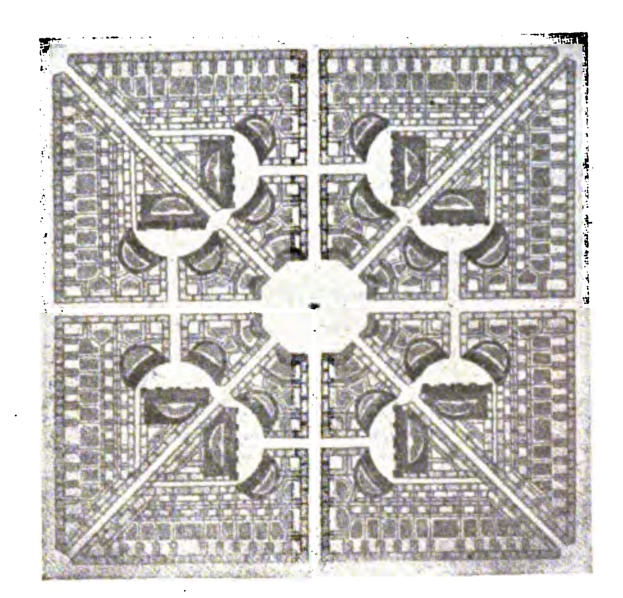
zetteln der gewerblichen Betriebe, selbst wenn die sich unangenehm machenden Betriebe an die Hintergassen verlegt sind. Im besonderen achte man auf die Anordnung der Hauptgebäude an den breiten Straßen und Straßenerweiterungen zugunsten ihrer Sichtbarmachung. Zwischen den einzelnen Rechteckteilen laufen große Hauptstraßen (grandes rues), also parallel und rechtwinklig zu einander, „d'une longeur à perte de vue" — die heute geforderten großen Verkehrswege.

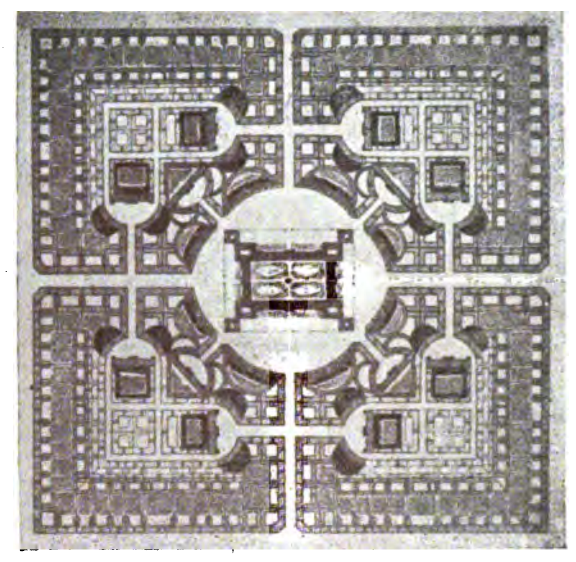
Die Häuser an den Hauptstraßen erhalten reichlich Licht- und Luftzuführung. Fast jedes hat einen Hausgarten. Die sich an sie anschließenden Hintergebäude gegen die kleinen Straßen kommen allerdings um so schlechter weg, es werden eigentlich nur Hofwohnungen geschaffen. Um die breiten Straßen stets belebt und heiter erscheinen zu lassen, wünscht der Verfasser, daß die vornehmen Häuser von einer großen Anzahl Menschen bewohnt würden. Man spürt, wie sich das Gewissen über die große Zahl breiter Straßenzüge regt, die zu damaliger Zeit weniger der Verkehr als der Geschmack forderte, denn Gradheit und Breite gilt stets als Hauptkennzeichen schöner Straßenanlagen; enge Straßen seien nicht luftig genug, dunkel, verkehrshinderlich und feuergefährlich durch nahes Gegenüberstehen der Häuser. Die Breitenmaße der grandes, moyennes und petites rues sind 26, 19,5 und 13 m, und diese Maße können auch als Normalmaße für unsere Zeit gelten. Die gleichmäßigen Häuserhöhen an ihnen betragen 15, 13 und 10 m. Im allgemeinen neigte die damalige Zeit (auch in Deutschland) dazu, die Häuserhöhen in verständiger Erwägung der ästhetischen und hygienischen Vorteile geringer als Straßenbreiten zu bemessen, das Straßenprofil vom Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert wird immer breiter, um im 19. Jahrhundert schematisch quadratisch zu werden. Wenn man in vorliegender Veröffentlichung weiter davon unterrichtet wird, daß hier für die beiden ersten Straßen an dreigeschossige Bauten mit ausgebautem Dach gedacht ist, für die kleinen Straßen an gleiche nur zweigeschossige Hausformen, daß ferner bis auf die öffentlichen und besonderen Gebäude durchgehende Häusergleichheit an einer Straße verlangt wird, so entspricht dies vollständig den Zielen einer modernen Staffelbauordnung und dem Wunsch, die heterogenen Elemente der Straßenwandung zu einer künstlerischen, auf den Straßenraum berechneten Einheitswirkung zusammenzuschweißen. Der Vorschlag, der Stadt Reichtum und Einheit zu geben, indem jede Straße einem besonderen Architekten überwiesen wird, sie zwar einen besonderen Häusertyp zeigt, aber doch in sich Harmonie findet, entspricht vielfachen, heute von seiten der Privatarchitekten gegenüber den städtischen Stadtbauämtern geäußerten Wünschen. Die Durchführung dieses Gedankens ist allerdings nicht leicht und setzt eine außerordentlich begabte, von kleinlichem, künstlerischem Eigennutz freie Leitung des städtischen Bauamts voraus.

Die Plätze sollen im Verhältnis zur Einwohnerzahl stehen. Selbst die berühmtesten Städte jener Zeit besäßen höchstens die Hälfte von den ihnen nötigen. Keine Riesenplätze werden vorgeschlagen, sondern gleichmäßig große Plätze über die ganze Stadt verteilt.

Zum Schluß beschäftigt sich ein Anhang mit der „Beauté complète d'une ville". Für eine vollendet schöne Stadt sei es vor allem erforderlich, daß sie in einer vollkommenen Ebene liege, da nur so regelmäßigste Straßenzüge anzulegen seien, zweitens man nicht ansteigen brauche und Glatteis nicht so gefährlich werden könne, drittens die hochgelegenen Teile den Einsenkungen nicht die gute Luft abfingen. Es folgt eine oberflächliche Aufzählung der Hauptbauten einer Stadt.

Solche mittelgroßen Städte für 100 000 bis 150 000 Einwohner seien in einer gegenseitigen Entfernung von 25 bis 30 lieus über das ganze Land zu verteilen. Sie hätten nicht die wirtschaftlichen Unzuträglichkeiten wie die Riesenstadt Paris, litten aber auch nicht an der verschlafenen Öde einer Provinzstadt. In solchen Städten könne ein Drittel der Gesamtbevölkerung leben,





101. 102. Schematische Darstellung idealer Stadtquartiere um 1802.

„jouir du plaisir de résider dans cette espèce de paradis terrestre". Die Stadtbaukunst beginnt menschenfreundlich zu werden, sie sieht es als Aufgabe an, „procurer d'une manière égale et certaine l'aisance et le bonheur de toute la nation". —

Soweit der französische Architekt, der in seinem Entwurf ein geschlossenes System darbietet. Wir wollen aber nicht allzu bescheiden sein und daran erinnern, daß bereits 1775 der deutsche Architekt Johann Peter Willebrand in Hamburg und Leipzig ein Buch herausgab „Grundriß einer schönen Stadt", in dem manche Forderungen Huvés vorweg genommen sind. Allerdings bewegt sich seine Schrift vorzüglich in künstlerischer Richtung, er unterstreicht noch stark die Beziehungen zwischen den Formen des Hausbaues, den er nach antikischer Art schlicht ohne übermässige Verzierungen und Ausbauten gebildet haben will, und den Raumbildungen der Strassen und Plätze. Willebrand zuerst formuliert ein Baupflegegesetz, das Hamburg dann später auch unter den ersten einführt (S. 113): „Um allem diesem Uebel, daran oft mehr Verstand als Wille Theil hat, in den Städten abzuhelfen, oder dem Uebelstand geschmackloser Bauherren vorzukommen; so gehöret eine Bauversammlung, welche die Abrisse der Bauenden vorhero, sowohl in Betracht des Aeußerlichen als des Inneren, genau untersuche, zur Vollständigkeit einer schönen Stadt". Auch Willebrand ist ein Freund der Vegetation, die seit Ende des 17. Jahrhunderts in die Städte ihren Einzug hält, um dann zu Beginn des 20. Jahrhunderts eins der großen Losungsworte zu werden: „Es ist eine Zierde der Stadt, wenn zur Belustigung der Einwohner solche Lust-Gefilde darin anzutreffen sind, als die Berliner Lindenallee, der Hamburger Jungfernstieg, die Plantagen in Potsdam."

Im 19. Jahrhundert hat der Stadtbauhygieniker zunächst allein das Wort, die Stadt wird eine gesunde Anlage, aber nüchtern wie ein Kasernenbau.



103. Sonderburg, großer Speicher mit kleinen Bürgerhäusern.

XII. Der optische Maßstab — ein Grundgesetz alter Stadtbaukunst.

Im Jahre 1877 erschien in Bonn im Selbstverlag das Buch von H. Maertens, „Der optische Maßstab oder die Theorie und Praxis des ästhetischen Sehens in den bildenden Künsten". Die Untersuchung läuft im Kern darauf hinaus, bestimmte Verhältniswerte zwischen dem Abstand des Betrachtenden und der Ausdehnung des betrachteten Gegenstandes rein versuchsmäßig festzustellen. So wird auch für die Betrachtung architektonischer Werte als günstigster Gesichtswinkel ein Augenaufschlagswinkel von etwa 27° gefunden. In dieser Distanz läßt sich das Objekt noch gut übersehen, es erfüllt unser ganzes Blickfeld und läßt uns die Kunstschöpfung als gesonderte, individuelle kleine Welt genießen ohne Einmischung jeder Umgebung. Bei einem Augenaufschlagswinkel von etwa 45° ergeht sich das Auge im Genusse des Details. Nähert sich der Augenaufschlagswinkel etwa 18°, so tritt das Kunstwerk mit seiner Umgebung zu einem Gesamtbilde zusammen.

Es leuchtet ein, daß dieser niedrige Augenaufschlagswinkel in der Stadtbaukunst von hoher Bedeutung ist. Maertens verfolgt das Problem nach dieser Richtung nicht weiter, er gehört ganz jener Zeit an, der es nach seinen Worten „um den Eindruck des Kunstwerks für sich allein zu tun ist, wie der Schöpfer des Kunstwerks es wünschen muß". Außerdem wird man einwenden können, er berücksichtige nicht die besonderen Arten des architektonischen Kunstwerks, denn es ist klar, daß einer griechischen Tempelfront ein höheres Maß von klarer optischer Fernwirkung zukommt, wie einer gotischen Kathedralfassade. Schließlich beachtet er, immer auf die Erscheinung der plastischen Masse achtend, einen Gesichtspunkt gar nicht: die Wirkung des Raumes als künstlerische Formaufgabe.

Wenn in den folgenden Ausführungen auf historischem Boden stehend gerade für die Stadtbaukunst das Problem und einige Lösungen skizziert werden sollen, so darf alles dies nicht außer acht gelassen werden. Gleichzeitig aber legen wir dem optischen Maßstab eine etwas andere

Bedeutung unter und stellen ihn in Gegensatz zu dem wirklichen Maßstab. Das Scheinen tritt an die Stelle des Seins.

Auch wir gehen von Erfahrungstatsachen aus. Zunächst den pseudoskopischen. Von zwei Hälften einer Linie erscheint diejenige als die größere, die noch durch Querstriche aufgeteilt ist. Ein Quadrat mit Linienraster versehen erscheint größer als ein gleich großes, leeres Quadrat, da dem Auge mehr anregende Widerstände geboten werden. Man kann in der Natur die Beobachtung machen, daß ein reich gerillter Eichenstamm dicker aussieht, wie der gleichstarke, glatte Schaft einer Buche. Damit rechnete auch die Rhabdosis der griechischen Säule. Das Erinnerungsbild besonders wird stark von solchen optischen Bereicherungen beeinflußt. Reichgezierte gotische Häuser bleiben einem größer im Gedächtnis, wie gleich große klassizistische. Im Gegensatz dazu wird fast unangenehm das Dach des Münsters in Basel verkleinert durch das übergroße Rautenmuster von glasierten Ziegeln. Nur drei Rauten erscheinen übereinander bei einer Höhe der Dachfläche von 12 Metern, über ihre Mächtigkeit täuscht sich das Auge und unterschätzt damit die Größe des Daches. Die unangenehme Wirkung entsteht, weil man an dieser Stelle gewohnt ist, mächtige Dachentwicklungen zu sehen und hier das Gegenteil der Fall zu sein scheint. Übrigens ist das Muster alt, nur hat die Neudeckung den Nachteil stark farbig herausgebracht.

Die zweite Erfahrungstatsache ist, daß die Steigerung der absoluten Größe von Proportionen nicht in gleichem Verhältnis den Größeneindruck eines Gebäudes steigert. Man frage sein Gedächtnis, welches Breitenmaß man dem Palazzo Pitti in Florenz zugesteht, und diese Frage, zahlreichen Architekten und auch in den baugeschichtlichen Hochschulvorträgen dem Lichtbild gegenüber vorgelegt, hat mir stets eine beträchtlich geringere Bemessung ergeben. Rührt daher, weil hier das Schema des gut bekannten Florentiner Palastes und seine Proportionen in übermäßiger Größe gegeben sind, vermittelnde kleine Glieder kaum eingefügt sind, wie es zum Beispiel Wallot beim Reichstagsgebäude in Berlin tat. Das wirkliche Breitenmaß beträgt 205 m, die enormen Ausmessungen werden überraschend deutlich, wenn man in den inneren Räumen neben ein Fenster tritt oder die Höhe der Wand durch die Bilderauspflasterung erkennbar wird.

Beide Erfahrungstatsachen ergeben die Gefahr, in der Monumentalbauten ständig schweben, die mit weniger geteilten Flächen und absolut vergrößerten Proportionen ihren Größeneindruck nicht gleichmäßig mit ihrer wirklichen Größe steigern können. Man weiß, welchen Wert feine Rechner der Baukunst auf die Überwindung dieser Schwierigkeiten legen und für den richtigen, oft sogar gesteigerten Größeneindruck ihrer Bauten durch die Detaillierung Außerordentliches leisten. Es bleibt zu untersuchen und auch wenn möglich in ein System zu bringen, welche Mittel der Stadtbaukunst hier zur Verfügung stehen. Denn das Gesetz des optischen Maßstabes ist ein Grundgesetz allen stadtbaukünstlerischen Gestaltens.

Es wird für Monumentalbauten im Stadtbau darauf ankommen, das Große groß erscheinend zu machen, das heißt, den Monumentalbau unter solche Bedingungen zu bringen, daß das Auge ihm Maß nehmen kann. Dies geschieht durch Einführung leicht erfaßbarer Vergleichungsverhältnisse.

Juvara erbaute 1717 oberhalb Turins die Superga (Abgeb. in „Baukunst des 17. u. 18. Jhhs."), ein Zentralbau mit Säulenvorhalle und pilastergegliedertem Untergeschoß, darüber Tambour mit verkröpften Säulen, Kuppel und Laterne. Das sind Formen, wie sie auch für kleinere Kirchen anwendbar sind, außerdem hatte dieser Bau die Weite einer fast unendlichen Landschaft auszuhalten. Da tritt für den Architekten ein glücklicher Umstand hinzu, die Anlage des großen Profanbaukörpers an der Rückseite der Superga. Hier erhält er das Mittel, in der Geschoßteilung dem Auge und unserem Gefühl einen bekannten optischen Maßstab zu geben, mit dem der Monu-







104. Brügge, Rathaus und Bürgerbauten.

105. Brügge, Maison de Charles-Quint.

mentalbau, seine gewaltigen Architekturglieder aufgemessen werden können. Sechs Geschosse, darunter einige sehr hohe (Doppelgeschosse), — und doch ist erst die Höhe des Kuppelunterbaus erreicht. Raffiniert ist er allerdings mit dem Erdgeschoß unter das Niveau der Kirche herabgegangen, der Profanbau ist also in Wirklichkeit etwas größer, aber das übersieht das Auge beim ersten Eindruck. Und nun vergleicht man mit dem Kirchenunterbau Tambour und Kuppel: noch einmal die doppelte Höhe, ein Riesenbauwerk steigt vor uns empor. Diese notwendige Zusammenwirkung ist nicht immer beachtet worden. Mir liegen einige sehr angesehene Architekturhandbücher vor, wo in den Abbildungen durch willkürliches Abschneiden des Profanbaus der Eindruck der Superga stark geschwächt wird.

Diese Erkenntnis, die also doch nicht ganz allgemein zu sein scheint, läßt sich leicht auf die Stadtbaukunst übertragen. Ein einfaches Beispiel, das beide Vergleichsmöglichkeiten bietet, ist die Maison de Charles-Quint in Brügge (Abb. 105). Bei gleichmäßiger Detaillierung der Seiten dieses Eckbaus hat die gegen den Platz gewandte Seite ein dreigeschossiges Privathaus neben sich, die andere Seite ein genau gleich hohes, aber in vier Geschosse aufgeteiltes Haus. Die Wirkung ist eine überraschend verschiedene. Gegen den Platz zu ist die Wirkung der Maison keine bedeutende, durch die Straße kommend erscheint sie als gewaltiger Bau. Hier handelt es sich gewiß um zufällige Situierung, doch läßt sich die Erkenntnis bewußt verwenden. Die Denkmalpflege wünscht in der Nähe von Monumentalbauten niedrig zu haltende Privatbauten. Das

ist nicht einmal nötig. Man wird selbst mehrgeschossige Bauten ohne Gefahr für den Hauptbau heranrücken können, vorausgesetzt, daß diese einen ihm günstigen optischen Maßstab einführen, wie es in glücklicher Weise der Eckbau neben dem Rathaus von Brügge (Abb. 104) tut. Die Beispiele lassen sich beliebig vermehren, wobei es für die Erkenntnis dieser Gesetze zunächst ganz ohne Belang ist, ob die Situation absichtlich oder unabsichtlich entstanden ist. Reichere plastische Durchgliederung kommt dem Monumentalbau sehr zu Hilfe, da sie dem Auge reicheres Material bietet, wie die glatte Fläche der Privatbauten. Als Beispiel für diese Kontrastwirkung, bei der aber doch wieder die wahrhafte Größenerkenntnis auf der Mitwirkung der vielgeschossigen Wohnhäuser beruht, sei der Justizpalast in Metz (Abb. 107) genannt. Der Eindruck der schlichten gotischen Backsteinkirche in Anklam (Abb. 106) kommt zustande durch die leichte Vergleichsmöglichkeit mit den Häuschen am Marktplatz.



106. Anklam, Markt mit Kirche und Bürgerbauten.

Erst da wird man von einer Kunst des optischen Maßstabes sprechen können, wo dieser bewußt in die Rechnung der Stadtbaukunst eingeführt wird. Das geschieht, worauf schon das Beispiel der Superga schließen läßt, um die Wende des 17. zum 18. Jahrhundert allgemein. Hierbei tritt ein neues Element auf, das ich als „optische Leitlinie" bezeichnen möchte. Die uns ganz geläufigen Größen, wie Geschoßhöhen von Privathäusern, werden nicht unvermittelt neben den Monumentalbau gestellt, sondern dem Auge wird die Übertragung auf den Monumentalbau durch vermittelnde Linien erleichtert. Ihre Anwendung wird eine so allgemeine und eine so typische, daß man von einem feststehenden System sprechen darf. Beispiele, die sich nur durch den Umfang voneinander unterscheiden, geben dafür Kasernenbauten und Kirche am Französischen Platz in Metz (Abb. 108), Schlüters großes Projekt für einen Schloßplatz in Berlin. Im ersten Fall wird



107. Metz, Justizpalast und Bürgerbauten.



108. Metz, Kirche mit seitlichen Bauten.

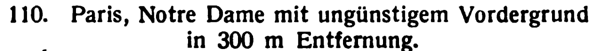
die Dachsimslinie über die Kirche hinweggeführt als Trennung zwischen unterem und oberem Geschoß, beide von gleicher Höhe, darüber ein Turmbau entwickelt, der dies Höhenmaß verdoppelt. Der Kirchenbau hat also die vierfache Höhe eines Hauses, stände er isoliert, so würde seine Wirkung eine weit geringere sein. Bei dem Schlüterschen Projekt erhält der Dom im Hintergrund Flanken durch Bauten mit drei Kolossalgeschossen, die doch nur die Höhe des Portikus erreichen. Und was läßt diese Geschosse, die optische Maßüberleitung darstellen, schon von der Brücke her als kolossale abschätzen? Der Umstand, daß die optischen Leitungen schon hier in den Simslinien der Bauten rechter und linker Hand — Ihne nahm sie für seinen Marstall zum Vorbild, ohne den großen Verband bleiben sie aber nur Architekturmotive — ansetzen und bis in den Hintergrund hinein durchgeführt werden.

Bei dem Metzer Beispiel läßt sich nun eine weitere Verfeinerung dieser optischen Leitung beobachten. Selbstverständlich sprechen auch die Dachkonturen der seitlichen Bauten mit. Diese aber setzen kurz vor dem Kirchenbau aus, die Konturlinie sinkt damit herab, um dann steil im Kirchenbau emporzusteigen. Statt der horizontalen Linie tritt damit die fallende und steigende Linie auf, immer in der Absicht, dem Monumentalbau alle Kraft der Situation zuzuführen. Das sind künstlerische Durchbildungen, die erst der römische Barock eingeführt hat, und man wird lebhaft erinnert an die Wandgliederung im Innern von Il Gesù, wo die gleichmäßig durchlaufenden Bögen der Seitenkapellen sich kurz vor der Kuppel zur rechteckigen Kapellenöffnung zusammenducken, um dann den Schwung ihres bewegten Laufs in die Kuppel emporzuschleudern. Metz bietet dafür ein weiteres Beispiel in dem von Oger erbauten Halbrund mit dem Theater in der Mitte (Abb. 109), als Aussichtsplatz gegen den Domberg am anderen Ufer des Moselkanals gedacht. Das Sockel-



109. Metz, Theater mit seitlichen Bauten.





110. Paris, Notre Dame mit ungünstigem Vordergrund in 300 m Entfernung.



111. Paris, Notre Dame mit günstigem Hintergrund in 150 m Entfernung.

geschoß ist für alle drei Bauten gleich hoch, von dem Theater durch einen vorgebauten Arkadengang aufgenommen. Dann aber steigt der Baukörper des Theaters höher empor, so daß sich sein Dachgesims kräftig über die zarteren Dachgesimse der flankierenden Bauten legt. Das vorspringende Mittelrisalit gibt dem Monumentalbau noch den Nachdruck reicherer Plastik. Wie hoch die Überschreitung sein mußte, dafür hat Oger sich die Anweisung aus der Gesamtsituation geholt. Das Gelände steigt gegen den Vordergrund der von uns gewählten Ansicht. Der seitliche Bau steht hier höher, außerdem verschiebt das Intervall gegen den Theaterbau perspektivisch die Linien. So hoch mußte daher dieser geführt werden, daß er auch von dem erhöhten Standort gesehen mindestens diesem Privatbau gleichkam. Um so stärker wirkt dann durch das Intervall der Kontrast zum rückliegenden Bau.

Ein anderes Beispiel, dessen historische Bedeutung von mir bereits entwickelt ist, bietet Rennes (S. 60-64). Hier hatte der Architekt J. J. Gabriel die Aufgabe, Wandungen eines rechteckigen Platzes in Rücksichtnahme auf einen bestehenden Monumentalbau von Debrosse, der die eine Seite des Platzes einnimmt, zu detaillieren. Er tut dies in der Art, daß alle optischen Leitlinien wie Gurt- und Kranzgesimse dieser Wandungen so gegen den Hauptbau geführt werden, daß sie unterhalb der gliedernden Horizontale des Hauptbaues endigen. Wiederum ist das eine Geschoß des Hauptbaues bei den begleitenden Bauten in zwei Geschosse aufgelöst. Sehr eindrucksvoll wird die Ansicht von der am Hauptbau vorbeiführenden Straße aus (Abb. 65), da dieser von der Fluchtlinie zurückgesetzt ist und so scharf neben sich den Maßstab gebenden Privatbau hat. Hinzu kommt die verdeutlichende Wirkung verschiedener Farbgebung.

Ich bin überzeugt, daß man die Bedeutsamkeit dieser optischen Leitungen nach den bisherigen Erörterungen als etwas ziemlich Selbstverständliches nehmen wird, wie eben alles, was man als richtig erkennt, und doch zeigt das Studium vieler jüngerer Wettbewerbsentwürfe, daß



112. Erlangen, Neustädter Kirche mit Kämmerergasse in schlichter Architektur.



113. Nürnberg, Lorenz-Kirche mit Königsstraße in aufdringlicher Architektur.

man diese Bedeutsamkeit nur in den wenigsten Fällen gewürdigt hat, daß im letzten oft beziehungslose Massen auf dem Papier stehen. Gut durchgeführte Bauanlagen sind noch seltener. Es sei darum auch einmal Gegenwirkung und Wirkung an einem genau berechneten Beispiel verglichen, in dankbarer Erinnerung einer persönlichen Anregung v. Geymüllers folgend. Der Platz vor Notre Dame in Paris ist erst im 19. Jahrhundert freigelegt worden und es entstand ihr gegenüber die Caserne de la Cité. Unsere erste Aufnahme (Abb. 110) zeigt die Ansicht dieser Kaserne und der 91 m hohen Kirchentürme in einer Entfernung von 300 m von diesen. Starke optische Leitlinien ziehen sich über den Kasernenbau hin, und mit Staunen merkt man, wie die starke Trennungslinie seines Untergeschosses in das Bild hineinführend auf die Königsgalerie der Kirche ausläuft. Da das Auge sich in keiner Weise über den genauen Abstand zwischen Kirche und Kaserne Rechenschaft zu geben vermag, ja, wie mir Übungen im Hochschulunterricht bewiesen, schon die Grundzüge der räumlichen Dispositionen diesem Bild gegenüber und auch in Wirklichkeit schwer erfaßbare sind, so sinkt der Unterbau der Kirche klein in sich zusammen und damit verliert auch die gesamte Kirche ihre Bedeutung für das Stadtbild. Mit Nachdruck wird dieses Niederpressen der Kirche noch betrieben durch die unglückliche Konturierung der Kaserne. Statt sich vor dem Monumentalbau zu senken, springt sie im Gegenteil mit einem Eckrisalit hoch empor. Bei jedem Fremden — und ich habe den Versuch oft gemacht — ist die Enttäuschung über Notre Dame vorhanden, wenn er von dieser Seite ihr entgegengeführt wird. Ganz anders eine Ansicht vom Petit Pont aus 150 m Entfernung (Abb. 111). Hier wird die unglückselige Kaserne ausgeschaltet, die räumlichen Beziehungen sind völlig klare und das hinter der Kirche stehende Miethaus mit sechs Geschossen ist der willkommene optische Maßstab zur



114. Paris, Rue Royale mit Eckbauten und S. Madeleine.

Ausmessung dieses Kolosses. Mit dem vorigen Bild verglichen wirkt er nicht doppelt, sondern mindestens dreifach so groß, obgleich die Entfernung sich nur um die Hälfte vermindert hat.

Wie wichtig für den Eindruck des Monumentalbaus es ist, die optischen Leitlinien bis dicht an ihn heranzuführen, dafür mag auch die Kammerer-Gasse mit der Neustädter Kirche in Erlangen (Abb. 112) genannt sein. Das Haus, das dem in die Gasse Eintretenden sich hoch zur Seite stellt, sinkt in der Perspektive mehr und mehr zusammen, bis es tief unter dem aufsteigenden Kirchturm haltmacht. Das Gegenbeispiel aus einer Stadt, die seit alters her stolz auf ihre großen Baudenkmale ist: die Königstraße in Nürnberg (Abb. 113). Alt-Nürnberger Motive sind auf überhohe Gasthöfe und Geschäftshäuser übertragen, die Straßenwandung ist aufgerissen in einzelne vertikale Baumassen, keine Leitlinie gibt an, wie ein im Vordergrund aufnehmbarer Maßstab sich im Hintergrund ausnimmt. Giebel und Türmchen endlich reißen die Dachkontur wild auseinander. So büßen die 71 m hohen Türme der Lorenz-Kirche die Hälfte ihrer Wirkung ein. Eines der schönsten Beispiele wohlberechneter optischer Maßstabswirkungen ist die Rue Royale in Paris (Abb. 114). J. A. Gabriel, Sohn des Vorgenannten, der die flankierenden Bauten der Gardes Meubles gegen die Place de la Concorde und die Straßenwandungen entwarf (Abb. 69), tat alles, um diese Bauten in ihrer stadtbaulichen Wirkung zu steigern. Man rechne jeder Linie, jeder Größe, jeder Schattenwirkung nach. Mehr wie vierzig Jahre später soll dann die Frage des perspektivischen Abschlusses der Straße unter Napoléon gelöst werden. War es möglich, gegen diese Wirkung, die sich übermäßig gegen den Platz konzentriert, noch anzukommen, womöglich gar dem Abschlußbau doch die überragende Bedeutung zu sichern? Vignon hat diese Aufgabe in bewundernswerter Weise gelöst, der Giebel der Madeleine springt über allen Führungslinien empor, die einfache Licht- und Schattenverteilung ihrer Säulenordnung besiegt die glatten Wandungen, besiegt selbst die ähnlichen, kleingenommenen Motive der Vordergrundbauten, da ihre Maße bis in den Hintergrund hineingeleitet sind.

Die Bedeutung, die rechtwinklig nach hinten abgebogene Straßenwände für Monumentalbauten besitzen, lassen sich schon hier erkennen. Darauf beruht auch die starke Wirkung der



115. Weikersheim, Marktplatz gegen das Schloß.

beiden Kirchen der Piazza del Popolo in Rom (Abb. 56, 59), die an der Spitze von Zwickelblöcken stehen. In der Perspektive sinken die Straßenwandungen zusammen, niedriger Anhang zu den vornstehenden Monumentalbauten. Die Wucht der Wirkung die gleiche, wie bei einem heranbrausenden Schnellzug (S. 56).

Ehe wir hier nun diese auf künstlicher Gruppierung beruhenden optischen Maßstäbe weiter verfolgen, muß eine Bemerkung eingeschoben werden. Sie bezieht sich, wie schon in der Kritik von Maertens erwähnt, auf den Einfluß, den die Detaillierung der Bauten auf den optischen Maßstab hat. Man kann durch besondere Detaillierung und namentlich farbige Behandlung die Wirkungswerte stark gegenüber dem realen Wert beeinflussen. Neben Vignons Madeleine wäre der Marktplatz von Ludwigsburg (vergl. des Verf. „Deutsche Stadtbaukunst") zu nennen, wo durch Horizontalgliederung die Wohnhäuser gegenüber dem vertikal gegliederten Kirchenbau noch weiter herabgemindert sind. Eine weniger bekannte, ganz auf den Gesetzen des optischen Maßstabes sich aufbauende Situation bietet der Marktplatz zu Weikersheim (Abb. 115). Es handelte sich darum, von dem gestreckten Rechteck dieses Platzes die Überleitung zum Eingang des alten Schlosses zu entwickeln. So legt sich an die Platzschmalseite ein kleineres Rechteck, das wieder durch einen Halbkreis abgeschlossen wird, in dessen Tiefe das Schloßportal erscheint. Dabei wurde unter Einhaltung von Führungslinien der Maßstab der Gebäude nach der Tiefe zu immer mehr verringert, so daß schließlich im Schloß der beherrschende Aufschwung der Massen stattfinden konnte, dem gegenüber an der anderen Platzseite die Kirche die Balance hält. Die Bauten am kleinen Rechteck und am Halbkreis sind aber gleich hoch und nur das Verhältnis von Dach und Wand verschiebt sich, so daß die weiße, wirksam in die Ferne leuchtende Wandfläche der noch dazu in dunklen Arkaden geöffneten Bogenhäuser auf ein geringes vermindert wird.



116. Donauwörth, Straße mit Pfarrkirche.

Den Übergang zu den optischen Maßstabtäuschungen machen wir mit einer Beobachtung. Der Speicherbau am Sund in Sonderburg (Abb. 103) wirkt, wenn man von den ihm nicht günstigen Bauten auf der Höhe im Hintergrund absieht, wie ein Riese gegen die Zwerghäuschen zu seinen Füßen. Sieht man genauer zu, so entdeckt man, daß diese Häuschen gar nicht neben ihm stehen, sondern ein gut Stück rückwärts liegen. Aus dieser Beobachtung ergibt sich zweierlei: einmal läßt sich ein Monumentalbau steigern, wenn man die Nachbarbauten durch Zurückschieben verkleinert. Andrerseits aber kann man, wenn man diese begleitenden Bauten rückliegend klein erscheinen läßt — es handelt sich ja immer um die uns in Normalmaßen geläufige Geschoßhöhe —, den Eindruck erwecken, als ob zwischen ihnen und dem Hauptbau eine größere Entfernung läge. Für die Einzelarchitektur ist es eine bekannte Erfahrung, daß man den Höheneindruck eines Gebäudes verringert oder steigert, je nachdem man bei genau gleicher Gesamthöhe das oberste Geschoß mit hohen oder niedrigen Fenstern versieht. Dieselben Folgen hat eine hohe oder niedrige Attikabalustrade, für die als auf menschliches Maß berechnete Brüstung unser Gefühl einen bestimmten Maßstab voraussetzt. Man würde bei einem Ziegelbau den Höheneindruck bedeutend steigern, wenn man abstufend ein kleineres Ziegelformat für die oberen Geschosse verwenden würde.





117, 118. Oberdischingen, Perspektivische Scheinverlängerung.

Die Größenwirkung des Turms der Pfarrkirche in Donauwörth (Abb. 116) ist ein zufälliges Ergebnis: man setzt den Turm in Vergleich mit den scheinbar neben ihm liegenden Häusern. In Wirklichkeit liegen diese Häuser nicht neben dem Turm am Chor, sondern gegenüber der Portalfassade, um die herum die breite Straße eine Wendung macht. Mit klarer künstlerischer Überlegung ist das gleiche Ergebnis in Erlangen erreicht, wo einmal die Häuser am Platz der französischen Kirche gegen diese zu in der bekannten Linienführung sinken, dann aber zwischen Turm und Hauswand ein beträchtlicher Abstand sich einschiebt, der zur Verkleinerung der Häuser beiträgt. Diese Rechnung hat auch Schumacher für seinen Mönckeberg-Brunnen in Hamburg ausgenutzt, ein kleines Bauwerk auf einem Zwickelplatz, für den von allen einmündenden Straßen aus gesehen hohe Miethäuser den Hintergrund abgeben. Der Brunnen aber läßt zwischen sich und ihnen einen solchen Zwischenraum, daß die Häuser in der ferneren Perspektive für den Betrachter sich verkleinern, der Brunnen ein gut Teil von ihnen deckt und so groß erscheint.



119. Versailles, Schloßplatz mit Blick gegen Schloß.

Mit diesen Erkenntnissen wird der Marktplatz von Karlsruhe (Abb. 45, 58) ein Kunstwerk ersten Ranges. Gestreckt im Zuge der Karl-Friedrich-Straße angelegt, setzt er sich aus einem kleineren Rechteck, an dem die Monumentalbauten von Kirche und Rathaus liegen, und einem größeren Rechteck, das sich mit einer Seite auf die Kaiserstraße stützt, zusammen. Weinbrenner wollte, wie aus seinen Erläuterungen hervorgeht, keine gleichmäßig hohen Privathäuser neben den Hauptbauten auf seinem Platz. Wie aber hatte er nun drei- und viergeschossige Bauten zu verteilen? Hierfür kommt weder sein Projekt noch in letzter Linie die Zeichnung seines architektonischen Lehrbuchs, sondern die Ausführung selbst in Betracht. Da ergibt sich, daß er die Kirche zwischen dreigeschossige Bauten unter Einfügung eines Arkadenintervalls faßt. Von der Kaiserstraße aus gesehen treten die flankierenden Bauten der Karl-Friedrich-Straße dicht neben die Hauptbauten. Weinbrenner hält sie dreigeschossig niedrig. Von der Karl-Friedrich-Straße kommend, treten die platzrahmenden Bauten auf der Seite von Kirche und Rathaus hinter deren Fluchtlinie stark zurück, sie werden verdeckt, und nur ihr letzter Teil tritt wieder in das Platzbild ein. Noch weiter sind die Häuser von der Kaiserstraße entfernt, so daß sie den Hauptbauten gegenüber perspektivisch beträchtlich verkleinert werden. Weinbrenner kann sie viergeschossig aufwachsen lassen ohne Gefahr für die Hauptbauten, im Gegenteil, er schließt damit gleichmäßig die Platzwandung und gewinnt als Hintergrund für seine Bauten einen vorteilhaften Maßstab.

Es wurde vorhin gesagt, man könne bei bestimmten Situationen, wenn man die den Hauptbau umgebenden Bauten kleiner scheinen ließe, den Eindruck erwecken, als ob zwischen ihm und jenen eine größere Entfernung läge. Ganz allgemein gesprochen wird nun Entfernung und damit räumliche Ausdehnung uns zum Bewußtsein gebracht, wenn wir mit einem sicheren Maßstab die Tiefenerstreckung ausmessen können. Wenn nachts eine Kette von Bogenlampen

in der Mitte einer langgestreckten geraden Straße hängt, wenn man weiß, daß der Abstand von einer zur anderen gleich groß ist, vermag man diese Summe von Abständen an der immer enggliedriger werdenden, schließlich zu einem glühenden Faden zusammenschmelzenden Kette und damit die Länge der Straße abzuschätzen. Man kann langgestreckte Rasenrabatten in ihrer Länge deutlich machen, wenn man sie mit einzelnen gleich großen Beetstreifen besetzt, so daß auch hier wieder das Auge die Kleinheit des Fernsten mit dem Naheliegenden in Vergleich zu setzen vermag. Jene Reihen von helleuchtenden Figuren und Vasen am Rande breiter alter Gartenalleen, wie in Schwetzingen, dem Belvedere von Wien, in Versailles, dienen dazu, die Raumtiefe deutlich zu machen. Diese Erkenntnis, schon von den Ägyptern verwertet, hat auch ihren Niederschlag in der Stadtbaukunst gefunden. Da hier aber nur die größten Kompositionen etwas Eindrucksvolles gestalten können, gehören die Beispiele zu den seltenen, allerdings glanzvollsten Leistungen. Man frage sich aber einmal, was hier unsere doch mit gewaltigen Ausmessungen rechnende neue Stadtbaukunst bei ihrer fieberhaft konkurrierenden Tätigkeit geleistet hat.



120. Versailles, Schloßplatz mit Blick gegen Stadt.

Ein in bescheidenen Formen gehaltenes aber doch raffiniertes Beispiel einer optischen Maßstabtäuschung inbezug auf die Raumwirkung, das dem bekannten Säulengang des Borromino im Palazzo Spada zu Rom an die Seite gestellt werden kann, bietet die Ortschaft Oberdischingen bei Ulm (Abb. 117, 118). Die Straßenfluchten vom Schloß fort (Einsicht!) sind hier in einer Länge von etwa 125 m nicht allein konvergierend geführt, sodaß ihr Abstand beim Schloß 30 m, am Straßenende 15 m beträgt, sie sind auch noch leicht konkav gebogen. Eine überraschende Tiefenwirkung entsteht.

Das Schloß von Versailles (Abb. 119) liegt hoch, und doch wirkt sein Mitteltrakt gegen die Stadt verschwindend, da die von dem schon einmal genannten Gabriel vorn hinzugefügten Bauten einen völlig falschen Maßstab hineinbringen. Es ist empfindlich, wie der Architekt, der so richtig für seine Bauten an der Place de la Concorde gearbeitet hat, hier nur seine Schöpfungen auf Kosten des Schlosses herausbringt. Eins allerdings erreichte er, daß die Cour d'honneur ungewöhnlich tief erscheint. Aber damit ist nur halb die Aufgabe gelöst, die darin bestanden hätte, den Hauptbau zurückgeschoben mit Raum vor sich und groß erscheinen zu lassen. Anders die Wirkung gegen die breite und tiefe Allee nach Paris zu (Abb. 120). Solcher Öffnung gegenüber mußte die Ausdehnung des Vorplatzes unterstrichen werden, um nicht zu verschwinden.



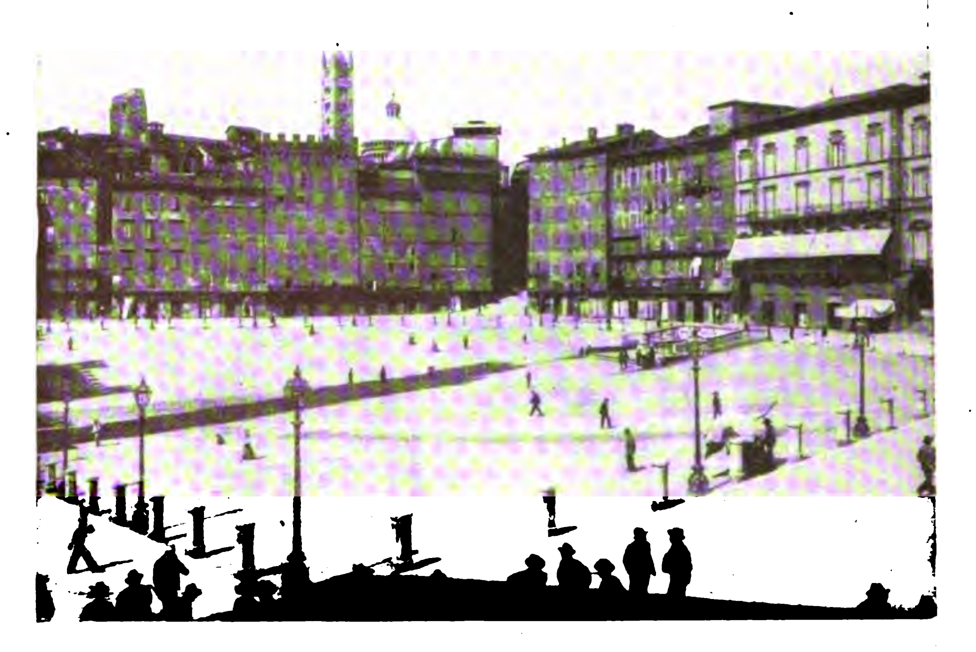


121. 122. Rom, Piazza di S. Pietro, Ansicht gegen Kirche und Borgo.

Das geschieht, indem Mansard auf die Zwickelecken zwischen den Alleen die königlichen Pferdeställe mit zwei mäßig hohen Geschossen und ganz niedrigem Dachgeschoß legt, die als Platzwände den Blick vom Schloß aus aufhalten und doch winzig zusammensinkend die bedeutende Platztiefe augenscheinlich machen. Sehr günstig haben die später im vorderen Teil der Cour d'honneur aufgestellten Standbilder die optische Leitung ergeben, die einen uns nahen Größenmaßstab direkt vor die fernen Bauten stellen.

Restlos sind die Forderungen des optischen Maßstabes auch in seiner räumlichen Wirkung erfüllt bei der Anlage der spanischen Treppe von Specchi und de Santis (Abb. 59), dem Petersplatz von Bernini in Rom (Abb. 121, 122). Dieser Platz, obgleich nicht einmal vollendet, wird stets das bedeutendste Erlebnis historischer Stadtbaukunst bleiben. Mächtig halten sich die Kolonnaden Berninis mit 19 m Höhe neben der 45 m hohen Kirchenfassade, da sie schon 100 m vor ihr aussetzen und ein scharfer Vergleich nebeneinander unmöglich ist. Dann aber wird doch das Höhenmaß der Kolonnaden mit divergierenden Korridorflügeln an die Fassade herangetragen, die durch diesen Kontrast in der Höhenwirkung gesteigert wird. Die 100 m Abstand fügen sich als ansteigendes Terrain dem Sockel der Kirche zu, deren Breite durch das Divergieren der Korridore zwischen Kolonnaden und Kirche von 100 auf 122 m ebenfalls optisch gesteigert wird. Schon Vanvitelli gab in Caserta diese Steigerungsmöglichkeit auf. Endlich die Raumwirkung selbst: die verschiedenen Teile, die quergelegte Ellipse mit den sich in das Bild hineinschiebenden Kolonnadenarmen, der Vorplatz mit der Treppe werden gleichmäßig wirksam und vereinigen sich zu bedeutender Raumtiefe, die künstlich gesteigert wird, da Platzflächen, die wir als horizontale verkürzt glauben, sich gegen den Betrachter hochrichten und daher länger wirken. Beide Plätze haben eine Gesamtoberfläche von 34 000 qm, eine Größe, die beträchtlich hinter den Maßen moderner Monumentalplätze zurückbleibt. Endlich eine überwältigende Raumwirkung von den Portalen der Peterskirche aus: nicht gleichmäßig laufen die Kolonnaden in die Tiefe, sondern sie verschwinden, um, in der Entfernung klein geworden, sich als optischer Maßstab im Platzraum gegen die gigantischen Säulen der vorderen Eckbauten zu stellen, um so die bedeutende Entfernung zwischen Anfang und Ende recht deutlich zu machen. Mehrgeschossige Privatbauten im weiteren Hintergrund endlich legen bekannte Maßstäbe an das Außergewöhnliche.

Die Behauptung, daß Bernini nicht mit den Kunstgriffen des optischen Maßstabes, das heißt mit perspektivischen Scheinwirkungen gerechnet habe, die von Durm in Verkennung des Tatsächlichen zwecks unnötiger Rettung barocker Baumoral verfochten ist, wird der Kenner des römischen Barocks leicht zurückweisen können. Zum Überfluß äußert Bernini selbst einmal — Chantelou hat diese Äußerung in Paris 1665 aufgezeichnet —, daß ein Architekt ein gutes Auge für die „Contraposti" in der Baukunst haben müsse, denn die Gebäude würden durch die Nachbarschaft bestimmt. Er habe solch einen Contrapost angewendet bei S. Pietro, wo er die Kirchenfassade durch den Kontrast niedriger Glieder optisch erhöht habe.



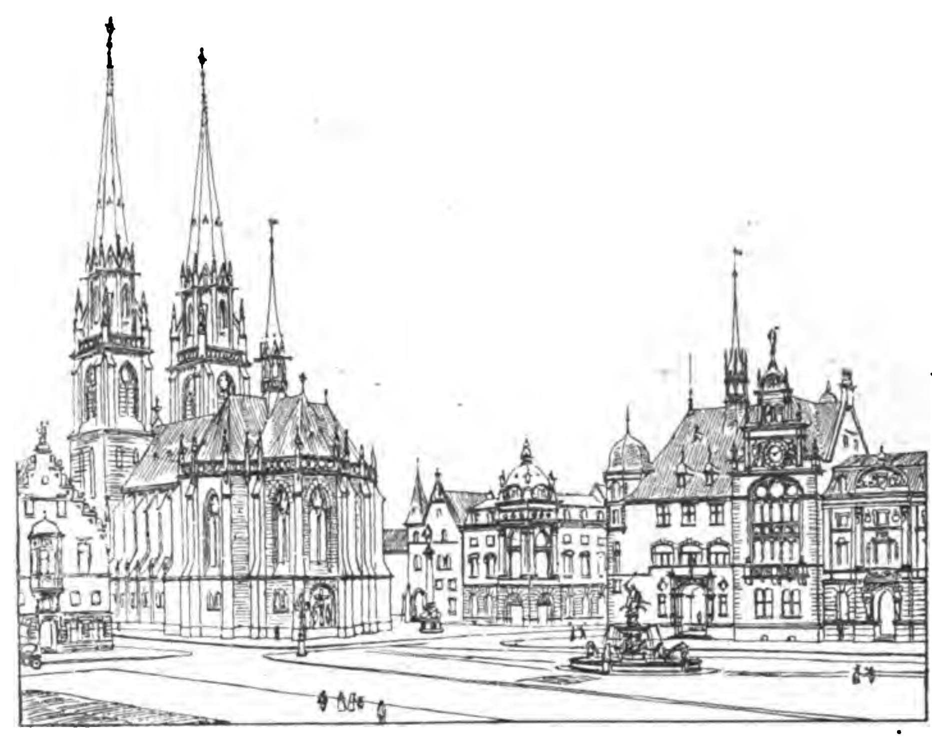
123. Siena, Platz vor dem Palazzo pubblico und Aussicht auf Dom.

XIII. Alte und Neue Stadtbaukunst.

Im Anfange des 19. Jahrhunderts beginnt die Stadtform zum Schema zu erstarren — öde und leer. Doch besteht in der ersten Hälfte des Jahrhunderts noch Harmonie zwischen Hausbauten und Stadtbau. Denn auch die Gestaltung der Häuser ist auf die einfachste Form zurückgeführt, möglichste Annäherung an den Kubus erstrebt. Die schematische Stadtform war daher die künstlerisch absolut richtige Zusammenfassung dieser Einzelheiten. Daß daher selbst bei dieser größten Vereinfachung noch künstlerische Gedanken entwickelt werden können, beweist die schöne Formierung des Zuges der Briennerstraße in München über den Briennerplatz bis zu den Propyläen. Das gibt uns auch für unsere arm gewordene Zeit Hoffnungen.

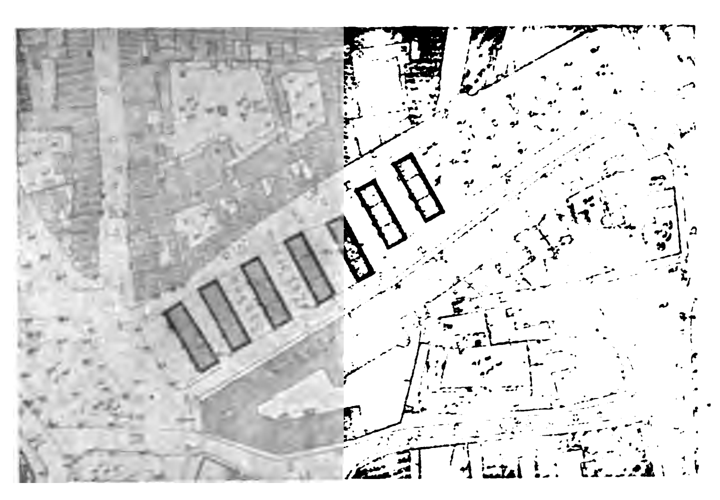
Als dann aber die Hausarchitektur das Bestreben zeigte, den einzelnen Hauswürfel lebendiger zu gestalten, die historischen Vorbilder der Gotik und deutschen Renaissance auf den Plan traten, war der Riß zwischen der Baukunst und der Stadtbaukunst da. Die veränderte Hausarchitektur blieb aufgebaut in der ganz kahlen Stadtform, mit der sie künstlerisch nun dissonierte. Jene war nicht mehr der logische Obersatz.

Man mußte sich also auch für die Stadtbaukunst neu orientieren. So kam man, wenn auch erst Jahrzehnte später, darauf, auch die historische Stadtbaukunst zu würdigen und für die Gruppierung der Häuser eine Gesamtform zu suchen, die die künstlerische Einheit herstellte. Der Prozeß war an sich richtig, wenn wir ihn heute ablehnend beurteilen, so beruht dies auf unserm Urteil über die damalige Hausarchitektur. Unter diesem Gesichtspunkte versteht man aber wohl die sogenannte „malerische" Entwicklung der Stadtbaukunst der letzten Jahrzehnte. Erschei-



124. München, Bebauungsplan 1893 von Henrici. Beispiel der unter Einfluß von C. Sitte stehenden Stadtbaukunst.

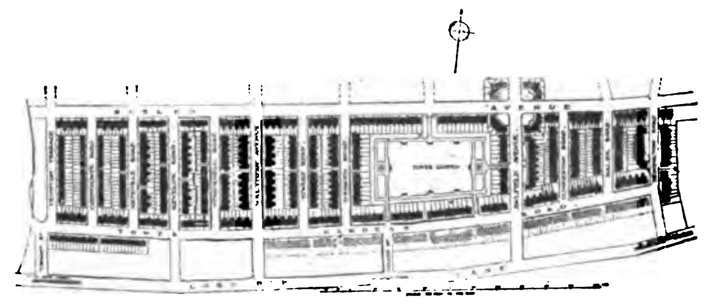
nungen, wie etwa Sitte, dessen „Städte-Bau" 1889 in Wien herauskam, während gleichzeitig Henrici mit dem Münchener Bebauungsplan und seinen romantischen Situationen das Vorbild gab, ordnen sich ohne besondere Wallung in die Konsequenz des architektonischen Schaffens ein. Da es aber immer noch Leute gibt, die gedankenlos das in jener Epoche der Henrici, Goecke und anderer „malerischer Stadtplaner" über Sitte geprägte Werturteil nachsprechen und nicht einsehen wollen, daß dieser Romantiker — wie ich ihn in meinem diese Richtung 1908 erstmalig kritisierenden Buch „Platz und Monument" nannte — die Baukunst auf ähnliche Abwege führte wie der Historizimus die gesamte Kunst, so mögen hier ein paar Sätze stehen, die Henrici im Vorwort seines Erläuterungsberichtes für die Stadterweiterung München 1893 schrieb und die jetzt gradezu als Persiflage wirken: „Camillo Sitte gebührt das Verdienst, die künstlerischen Grundsätze, nach denen die Alten im Städtebau, speziell bei der Ausgestaltung ihrer Plätze verfuhren, neuerdings erforscht und in überzeugender, für die Anwendung überaus lehrreicher Form mitgeteilt zu haben. Sein Buch darf deshalb als eine Tat angesehen werden, die einen Wendepunkt in der Geschichte des modernen Städtebaues bezeichnet." — Und nun der Effekt: „In meinem hiermit der Öffentlichkeit übergebenen Entwurf zur Münchner Stadterweiterung habe ich, wie schon früher in meinen Entwürfen für Dessau und Hannover versucht, jene künstlerischen Grundsätze auf die in vielen Dingen veränderten großstädtischen Anforderungen unserer Zeit in Anwendung zu bringen, und ich hoffe, mit den perspektivischen Bildern, deren Herstellung ich der künstlerischen Hand meines Schülers Friedrich Pützer verdanke (Abb. 124), den Beweis erbracht zu haben, daß dies praktisch möglich ist." Und wie suggestiv die von Sitte gewiesene Richtung war, möge man außer an verschiedenen Bebauungsplänen in dem



125. Nürnberg, Kleinwohnungsanlage von 1488.

Jahrzehnt vor und nach 1900 daraus ersehen, daß ein so besonnener Kopf wie Muthesius den Bebauungsentwurf zum Nibelungenring in Worms, der in keiner Weise der grauenvollen Ringstraße in Köln nachsteht, im Centralblatt der Bauverwaltung 1895 pries: „Man erkennt mit Freuden in allen diesen Vorschlägen jene Richtung, die wir als so glückliches Zeichen unserer jüngsten vaterländischen Erhebung auch in der Architektur immer mehr Raum gewinnen sehen: das Besinnen auf uns selbst und die künstlerischen Taten unserer Vorfahren, die Abwendung von dem blendenden aber oft leeren Schwung der aus der Antike unmittelbar abgeleiteten Richtungen und die Rückkehr zu demjenigen, was uns Deutschen vor allem eigentümlich ist: dem Gemütvollen und Innigen. Möge das Beispiel, mit dem Worms in so glücklicher Weise vorangegangen ist, andernorts geeignete Nachfolge finden".

Trotzdem bleibt in jenem Historizismus ein Punkt, an dem Kritik einsetzen muß: inwieweit hat er die künstlerische Tradition gepflegt? Tradition pflegen heißt das, was man geerbt hat, in sich aufnehmen und mit diesem Erbe wuchern. Heute ist uns klar, wie eminent künstlerisch die Stadterbauer in jenen Jahrhunderten dachten, die dem 19. Jahrhundert vorangingen, wie die Schriften jener Theoretiker ästhetisch maßgebende Urteile fällen. Vorlag im Stadtbau jetzt das Schema. Tradition pflegen hätte nun bedeutet, nicht mit diesem Schema vollständig zu brechen, sondern schöpferisch zu untersuchen, woraus diese schematische Form sich entwickelte, zu würdigen und zu urteilen, was sich von ihr ausgestalten ließ. Der Stadtbau, der in seiner Formgebung immer dem Hausbau folgte, wird sich bequemen müssen, auch heute diesem Rechnung zu tragen, zu suchen, wie die Einzelarchitektur an die richtige Stelle zu setzen ist. Es ist nicht Geschmacksache, die zu einer neuen Stadtbauform drängt. Wir haben Architekten, die das einsehen. Diese Persönlichkeiten sind nicht mehr die Leute, die resignierend ausrufen: Wie traurig ist es bei uns, vergleicht doch die vorbildliche alte Stadtbaukunst, etwa Nürnberg. Sie machen sich vielmehr klar: Die und die Forderungen sind aus wirtschaftlichen Bedingungen heraus zu erfüllen und fragen erst dann: Ist jetzt schon Geeignetes geschaffen oder sind früher ähnliche Anlagen ausgeführt worden, die zum Studium benutzt werden können? Wir finden zu unserer Überraschung Architekten früherer Generationen mit ähnlichen Problemen beschäftigt, wie die sind, die unsere Zeit bewegen, deren Miterleben und Nachdenken uns fördert, wie das Durchdenken vorbildlicher Arbeiten unserer Zeitgenossen.



126. London, Moderne Kleinwohnungsanlage von W. E. Riley.

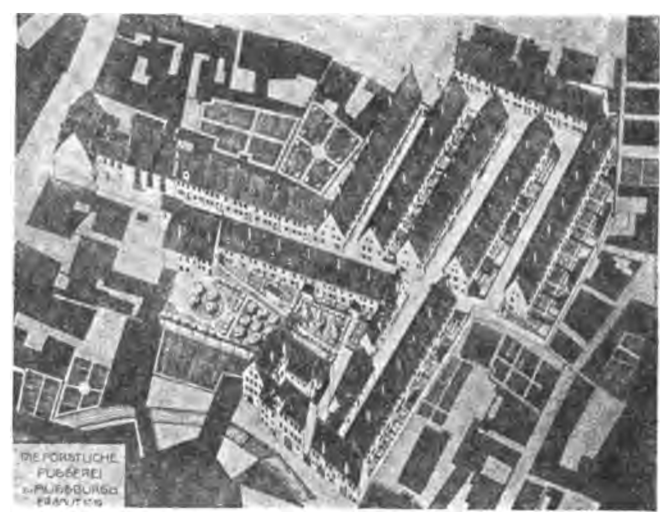
Wir wollen vor allem versuchen, den stadtbaukünstlerischen Gestaltungsgesetzen beizukommen, die ewig gültig sind, wenn sie auch von jedem echten Schöpfer zu besonderer Erscheinung gebracht werden. Dagegen lehnen wir ein Kopieren von Motiven, wie sie der Münchner Bebauungsplan aus Würzburg, Braunschweig, Wien und anderen Städten zusammentrug, entschieden ab.



127. Augsburg, Fuggerei.

Nun ist bereits jedes der vorhergehenden Kapitel neben dem Bemühen, historische Entwicklungslinien klarzulegen und historische Querschnitte zu geben, in der Absicht geschrieben, das gegenwärtige künstlerische Denken anzuregen. Das heißt, in pragmatischer Auffassung der Baugeschichte, hier der Stadtbaugeschichte, soweit anzuregen, wie es dem Historiker möglich ist, der doch stets bescheiden zur künstlerischen Schaffenskraft hinaufsehen wird. Doch möchte hier einmal Vergleich neben Vergleich stehen, um deutlich zu zeigen, wie weit der rückwärts gewandte Blick des Historikers fruchtbar für die Gegenwart zu werden vermag. Herrscht doch gerade in deutschen Architektenkreisen, im Gegensatz etwa zu englischen, dem Bauhistoriker gegenüber eine nicht immer grundlose Abneigung, die er zerstreuen muß, um aus dem Schaffen der glücklicheren Künstler selbst Leben zu gewinnen. Die gewaltige Wirkung von Laien wie Claude Perrault, Laugier, Winckelmann, J. Burckhardt auf die Kunst mag ihn ermutigen! —

Das Problem des kommunalen Kleinwohnungsbaus beschäftigt in besonderem Maß unsere Zeit und wird eine immer größere Bedeutung erlangen. Auch die Baugeschichte kennt Beispiele, die für den heutigen Architekten lehrreich sind. Einen ersten Anfang machte Nürnberg 1488 (Abb. 125). Man hatte damals zur Hebung des Handwerks Weber aus Schwaben kommen lassen und, um sie unterzubringen, legte die Stadt eine Anzahl Wohnungen in sieben Reihenbauten an.[1] Es interessiert zu sehen, wie eine solche Gruppe von kleinen Reihenhäusern sich in die Stadt einfügt. Das Hervorstechende ist, daß ein Block nicht geschlossen am Rande bebaut ist, sondern er in Querbauten aufgelöst ist.



128. Augsburg, Fuggerei.



129. Ulm, Kleinwohnungssiedlung 1620.



130. Frankfurt M., Rothschildallee mit Bauwich.

Diese Bauart scheidet echte Wohnstraßen ganz aus dem Verkehr aus und schafft so statt stickiger Höfe geeignete Plätze für häusliche Arbeit, für die Kinder. Das ist eine einfachste Form von Kleinwohnungsbauten, die durchaus für unsere Zeit brauchbar ist, ein System der Gruppierung, wie es eine moderne Schöpfung in London verwendet: die Bauten des County Council von Riley, nur daß statt einer Reihe ein schmaler Block erscheint (Abb. 126). In ähnlicher Weise sind ganze Straßen dem Verkehr entzogen. Verbessert ist die Anlage durch Schaffung der Innengärten, durch Dehnung der Reihe zu einem Block.

Weit prächtiger ist die ganze Siedlung von Kleinwohnungshäusern, die Jacob Fugger in Augsburg 1519 für seine Weberkolonie angelegt hat (Abb. 128). Verschiedene Dispositionen sind hier getroffen. Man findet Innenhöfe und Seitenhöfe, andere Wohnungen legen sich gegen die Umfassungsmauer. Das Ganze ist in einen Block eingebettet, steht also auf billigem Hinterland. Die Kapelle und ein Saalbau sind an die Straße gerückt, die so keine Unterbrechung durch ein Kleinwohnungshaus erleidet. Die einzelne Straße (Abb. 127) zeigt klare Tektonik. Die Wände sind glatt, nur gegliedert durch den Rhythmus der Türen und Fenster: meistens zwei Türen zusammengeordnet. Abgeschlossen ist das Ganze durch die ruhigen Flächen der Dächer.

Kurz vor dem alle Entwicklung vernichtenden dreißigjährigen Krieg legte die Stadt Ulm 1620 eine Kleinsiedlung für die Stadtmiliz an. Bemerkenswert die Geländeaufschließung: ein Baugrundstück in der Form eines langgestreckten Dreiecks neben der Stadtmauer wird so bebaut, daß auf dem schmalen Teil die Häuser parallel zur Stadtmauer liegen, auf dem breiten Teil die Häuserreihen senkrecht gegen Mauer und vorbeiführende Straße gestellt werden, so daß sich ruhige Hofplätze bilden, auf denen die Bewohner im Freien arbeiten und Kinder



131. Emscher-Lippe, Arbeitersiedlung der Firma Krupp.

ohne Gefahr spielen können (Abb. 129). Die neueren Kruppschen Arbeitersiedlungen sind ähnlich disponiert. (Abb. 131).

Diese Reihenhausbauten sind geschaffen für die gleichen sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen ihrer Bewohner. Selbst eine ganze Stadtanlage bildet sich so aus ähnlichen Reihenhäusern wie das 1599 gegründete Schwarzwaldstädtchen Freudenstadt. Die Reihen bestehen aus Giebelhäusern. Simse und Dachlinien werden leicht durchgeführt und damit größere bauliche Zusammenhänge geschaffen. Harmonie bringt in das Bild die gleiche Neigung der Dachlinien, das gleiche Material. Ein Beispiel ähnlicher Bauart bietet die Speckgasse in Hamburg (Abb. 132). Hier sind mit großer Sicherheit und künstlerischem Bewußtsein die Wohnhäuser zusammengezogen, die einzelnen Geschosse verbinden sich zu breiten, durchlaufenden Bändern.

Nach solchem harmonischen Reihenbau drängen die mächtigen Komplexe unserer modernen Miethäuser, die in den einzelnen Quartieren für die durchschnittlich gleichen Bedingungen geschaffen werden. Doch immer noch weist eine anstandslose private Baugesinnung mit entschiedenem Willen jede Vereinheitlichung ab und gefällt sich im undiszipliniertesten Individualismus. Als gegen jene fürchterlichen Fassadenkonglomerate der städtischen Reihenbauten die Reaktion einsetzt, gilt zunächst nicht der Dekor, sondern das Reihenhaus als etwas Unliebes. Der polizeiliche Bauwich von 6 m wird erfunden. Die Rothschildallee in Frankfurt a. M. stellt ein berüchtigtes neuzeitliches Beispiel (Abb. 130).

Selbst auf den Kleinwohnungsbau greift dies Verlangen über. So ist der ältere Teil des

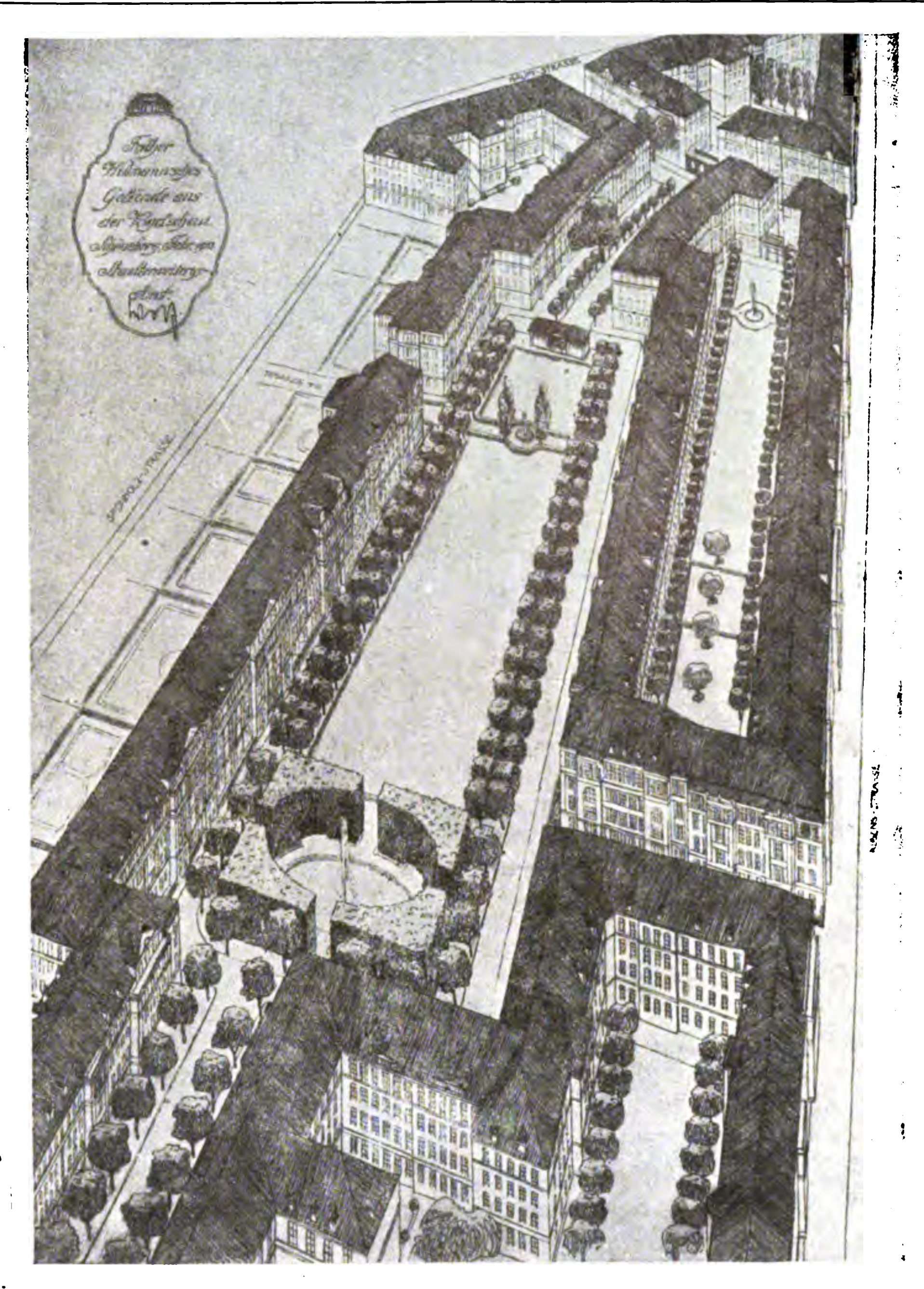


132. Hamburg, Speckgasse mit Typenhäusern. (Phot. G. Platz)

Kruppschen Altenhofs in Essen zunächst differenziert, jedes Haus anders behandelt. Zehn Jahre später hat man sich besonnen und den Reihenbau wieder aufgenommen. Wieder sucht man größere Einheiten zu gewinnen, gleiche Dachflächen und Firste. Die Vergangenheit hat längst Ähnliches geschaffen, in der architektonischen Form vielleicht noch wohllautender, so etwa Kleinhäuser in Rostock bei der Jakobi-Kirche im 17. Jahrhundert, in Kopenhagen Reihenbauten im 18. Jahrhundert.

Diese Entwicklung des kleinen Reihenhauses zu immer geschlossenerer Fügung, dann die Sprengung der Reihe und schließlich wieder die Zusammenfassung und Gruppierung finden ihre Parallelen im großen Hausbau und zwar beobachten wir diesen Zusammenschluß schon im mittelalterlichen Stadtbau.

Beweis dafür eine gotische Häuserzeile in Villeneuve-lès-Avignon (Abb. 16). Die Reihe zeigt glatt durchgehende Flächen ohne das Bedürfnis, die Häuser voneinander zu scheiden. Der eingebaute Arkadengang trägt dazu bei, aus der Häuserreihe eine Einheit zu bilden: eine erste, einfache Relation zwischen Straße und Hauswandung kommt mit diesem überleitenden Stück heraus. Auf dem festen Zusammenschluß der Hausfassaden beruht auch ein Teil der gewaltigen Wirkung des Hauptplatzes von Siena (Abb. 123). Die Piazza del Campo ist an sich schon einer



133. Berlin-Schöneberg, Baublockgestaltung von Wolf.

der am schönsten berechneten Platzgrundrisse. Auf der leicht konkaven Südseite liegt der Palazzo pubblico aus Travertin und Backstein, dessen Torre della Mangia seinen Schatten weit in den Platz hineinwirft. Zu seinen Seiten münden je zwei Straßen ein. In einem weiten Halbrund umschließen Häuser den Raum, glatte, relieflose Wände, die nur im Untergeschoß leicht eingezogen sind. Radial laufen die Straßen ein, gegen den Palazzo pubblico gerichtet, und dieser Be-



134. Straße mit Etagentypenhäusern und öffentlichen Vorgärten von M. Wagner.

wegung folgen Senkung und Plattenbelag des Bodens. Der Platz nimmt die tiefste Stelle zwischen den drei Hügeln Sienas ein, von dessen höchstem Kuppel und Campanile des Domes herübergrüßen. Wie die Natur in all ihren symmetrisch gebauten Organismen die Mittelachse betont, so markiert hier der Brunnen des Quercia (1409—1419), die Fonte Gaja, die Quelle des Frohsinns, das organische Rückgrat. Seine Form, dem Ablauf des Bodens folgend, ist eine Vorahnung des Abschluß bildenden Nischenmotivs in den Gärten des Barocks.

Doch erst im 18. Jahrhundert beginnt man bei der Zusammenarbeitung der einzelnen Fassaden ein künstlerisch bewußtes Gesetz zu entwickeln. Man beginnt den gesamten Baublock als Einheit aufzufassen, man führt gleiche Simslinien, gleiche Dachneigungen, gleiche, mit Fenstern und Türen gegebene Flächenrhythmen durch.

Selbst wenn die Plastik der Massen reicher wird, Risalite höher emporsteigen und vorsetzen, auf eine kurze Strecke hin die Geschoßzahl vermindert wird, bleibt das Ideal, aus der Vielgestaltigkeit eine Einheit zu schaffen, wie dies die Bredgade in Kopenhagen zeigt. Mauern, die größere, zwischenliegende Gärten abschließen, bemühen sich um Verbindung der geschiedenen Häuser.

Man könnte im Zweifel sein, ob eine Bildung wie in Bath (Abb. 135) nicht vielleicht in bezug auf vereinfachenden Zusammenschluß des Guten zuviel tut. Es würde jedoch von mangelhaftem Sehen zeugen, würde man diese Häuserfluchten aus dem Zusammenhang ihrer Situation nehmen und den davorliegenden, vertieften (!) Grünplatz unbeachtet lassen. Diese Fassadenreihe wirkt wie der Rand einer Schale, in deren Tiefe das schimmernde Grün ruht.

Die heutige Stadtbaukunst sucht gleiche Vereinheitlichung (Abb. 134). In Essen ist man bemüht, mit Fluchtliniengesetz und Bauordnung ähnliche Bildungen von geschlossenen Blöcken herauszubringen. Der Zwang auf die Erbauer der Häuser wird immerhin nur ein leichter sein. Doch



135. Bath, Typenhäuser mit vertieft liegendem Green Park.

kann man in dieser rasch wachsenden Stadt durch Nichtausführung der Straßen die zusammenhanglose Bebauung eines Blocks zurückhalten und verlangen, daß zuerst die Parzellen des ganzen Blocks von Bauwilligen besetzt sind, ehe die Bebauung genehmigt wird. Dann lassen sich leichte Korrekturen anbringen, die die Bauten aneinander schließen. So nähert man sich in Essen dem, was in Bath rein entwickelt ist (vgl. Kap. IX). Unter den heutigen Verhältnissen würde man die gleichen Resultate bei der Verleihung von Bauzuschüssen ausbedingen können. Essen ist mit Recht stolz darauf, nicht beim Zusammenarbeiten der Frontfassaden stehengeblieben zu sein, sondern auch auf ein Zusammenarbeiten der Hinterfassaden hingewirkt zu haben. Aber das ist nichts Neues. Die Stadtbaukunst hat Ähnliches schon gesehen. Wieder ist es Bath, das dafür zahlreiche Beispiele bringt. Doch auch deutsche Stadtgründungen wie Ludwigsburg bei Stuttgart lassen sich nennen. Die Platzanlage in Nantes (Abb. 70, 71) aus dem Jahre 1798 zeigt, wie man einen Grünplatz in Verbindung mit einem Monumentalplatz anordnete, und ihn, aufgeschüttet gegen abfallendes Gelände, durch eine Treppenanlage ohne Schwierigkeit dem Durchfahrtsverkehr entzog. Es überrascht, wie der moderne Stadtbau den gleichen Gedanken in seinen Blockinnenparks entwickelt (Abb. 133).

Gegenüber solchen Vorbildern erscheint es als Pflicht, mit aller Kraft gegen schrankenlose Willkür, mit der sich einzelne Glieder putzen, unter dem Gesichtspunkt der Stadt als Gesamtorganismus einzuschreiten und dafür zu sorgen, daß jeder künstlerisch und sozial Rücksicht auf seinen Nachbar, auf seine Umgebung nimmt. Versuche nach dieser Richtung sind gemacht. Schon finden sich in der Bauordnung vieler Städte Paragraphen, die es möglich machen, auf die Gestaltung der Fassaden einen Einfluß auszuüben. An erster Stelle in Hamburg hat dies das Baupflegegesetz vom 3. April 1912 erreicht. Welchen Wert in bezug auf Monumentalbauten eine derartige vereinheitlichende Auffassung besitzt, ist im XII. Kapitel ausführlich behandelt.

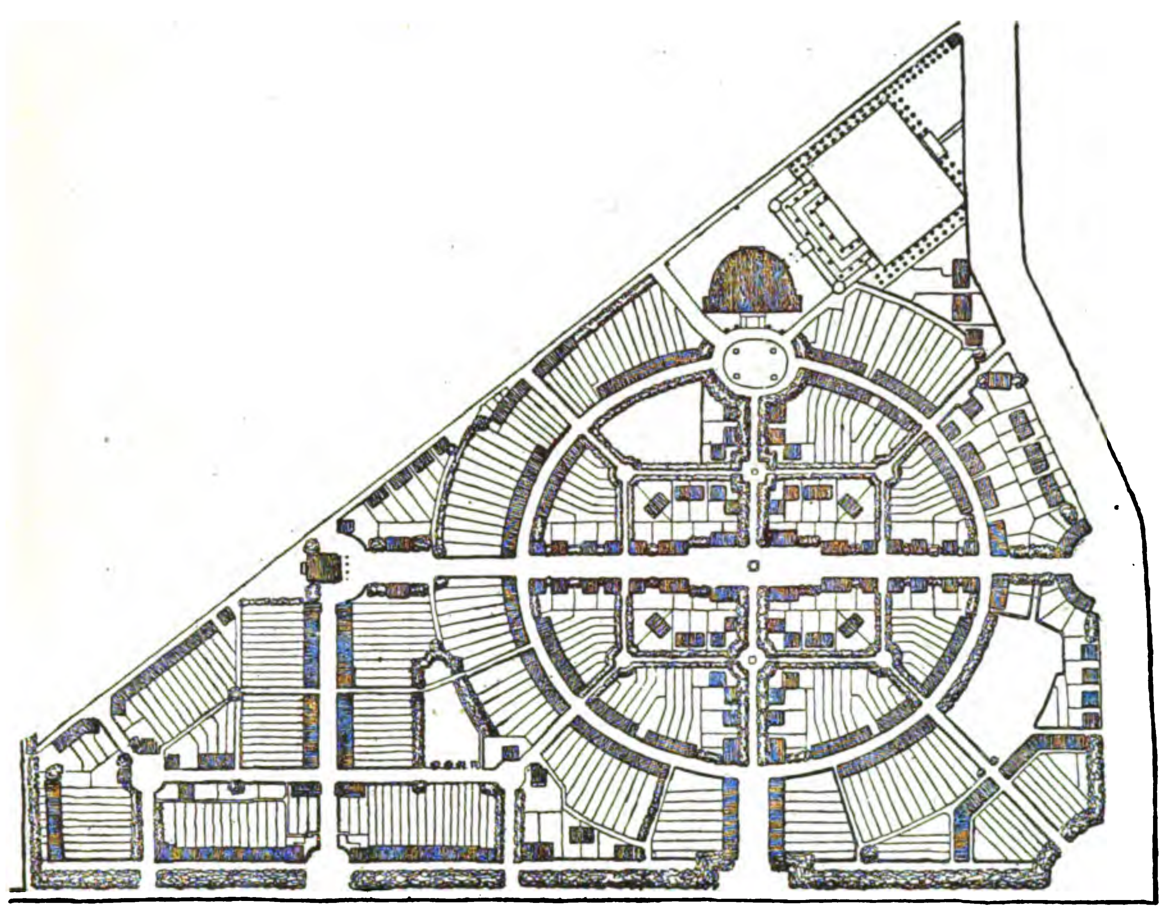


136. Hampstead, Blick gegen den hochliegenden architektonischen Mittelpunkt.

XIV. Eine englische Gartenstadt.

Der Entwurf für die Erweiterung der auch vielen deutschen Architekten bekannten ersten Gartenstadt Hampstead (Abb. 139) im Norden Londons durch Raymond Unwin darf aus zwei Gründen auch bei uns weiterer Beachtung sicher sein. Einmal stellt er sich in noch höherem Maße wie Alt-Hampstead die Aufgabe, in das scheinbar Lockerheit der Gruppierung und Ungebundenheit der Wegführung verlangende Gebilde einer Gartenstadt eine feste Tektonik einzuführen. Man vergleiche damit den älteren Teil von Hellerau, ohne daß durch solchen Vergleich hier ein allgemeines Werturteil abgegeben werden soll, obgleich jüngere Planungen wie etwa die Gartenstadt Mannheim (Abb. 137) von Esch und Anke zeigen, daß auch wir tektonischer denken möchten. Weiter gibt Unwin ein glänzendes Beispiel für die Angliederung des Neuen an das Alte bei organischer Verschiebung des inneren Gerüstes.

Von London strahlen etwa 18—20 Straßen nach allen Richtungen hinaus, verschiedene von ihnen begleitet auf weite Entfernung die Untergrundbahn. In dieses Gerüst hat sich jede Neubildung einzuhängen, indem sie die Verkehrsvorteile nutzt, dann aber auch die Aufgabe erfüllt, diese Radialen unter sich zu verbinden, also eine Art Ringsystem zu schaffen. Die erste Anlage Hampsteads, die im Süden ihre Begrenzung durch die Hampstead-Heide findet, ein prächtiges, durch hochherzige Stiftung vor Bebauung geschütztes Gelände, hängt sich an den



137. Mannheim, Gartenstadt am Kugelfang von Esch und Anke 1914.

Finchley Road und die Kopfstation der Untergrundbahn Golders Green. Sie streckt sich von Süden nach Norden über 243 Acres (ein Acre = 4046,69 qm) in die Länge, ihr tiefster Platz, gedacht als Wasserbecken, liegt am Finchley Road. Von ihm ziehen Straßen strahlig über das Gelände hinweg. Ihr höchster Punkt, eine Hügelkuppe, trägt eine Gruppe öffentlicher Gebäude, Klubhaus, Kirche, deren Monumentalität die ganze Siedlung beherrscht (Abb. 136). Die wichtigen Straßenzüge laufen parallel zum Finchley Road.

Was man bei Begründung des Hampstead Garden Suburb Trust kaum erwartet hatte, ist nach wenigen Jahren eingetreten: die 243 Acres reichten nicht mehr aus. 112 und sehr bald darauf noch 300 Acres wurden hinzuerworben, so daß Hampstead sich fast auf das Dreifache ausgedehnt hat. Dieser neue Landerwerb läuft nun nicht weiter parallel dem Finchley Road nach Norden, sondern sucht die Verbindung nach Osten zu einer neuen Radialen Groß-Londons, dem Great North Road, und der East Finchley-Station herzustellen. Das war klug, denn einmal war das Land billiger als an der Hauptstraße gegen Finchley, dann gewann man für das neue Gelände eine neue Bahnlinie nach London.

Es mußten nun jene Ringverbindungen zwischen den Radialen hergestellt, damit aber zugleich das Gelände aufgeschlossen werden. Dem Muttonbach folgend wurde deshalb eine gerade Hauptstraße angelegt, während der südliche Querweg von Alt-Hampstead bis zum Schnittpunkt mit ihr verlängert wurde, indem er sich leicht dem Gelände anschmiegte, da für den Ver-

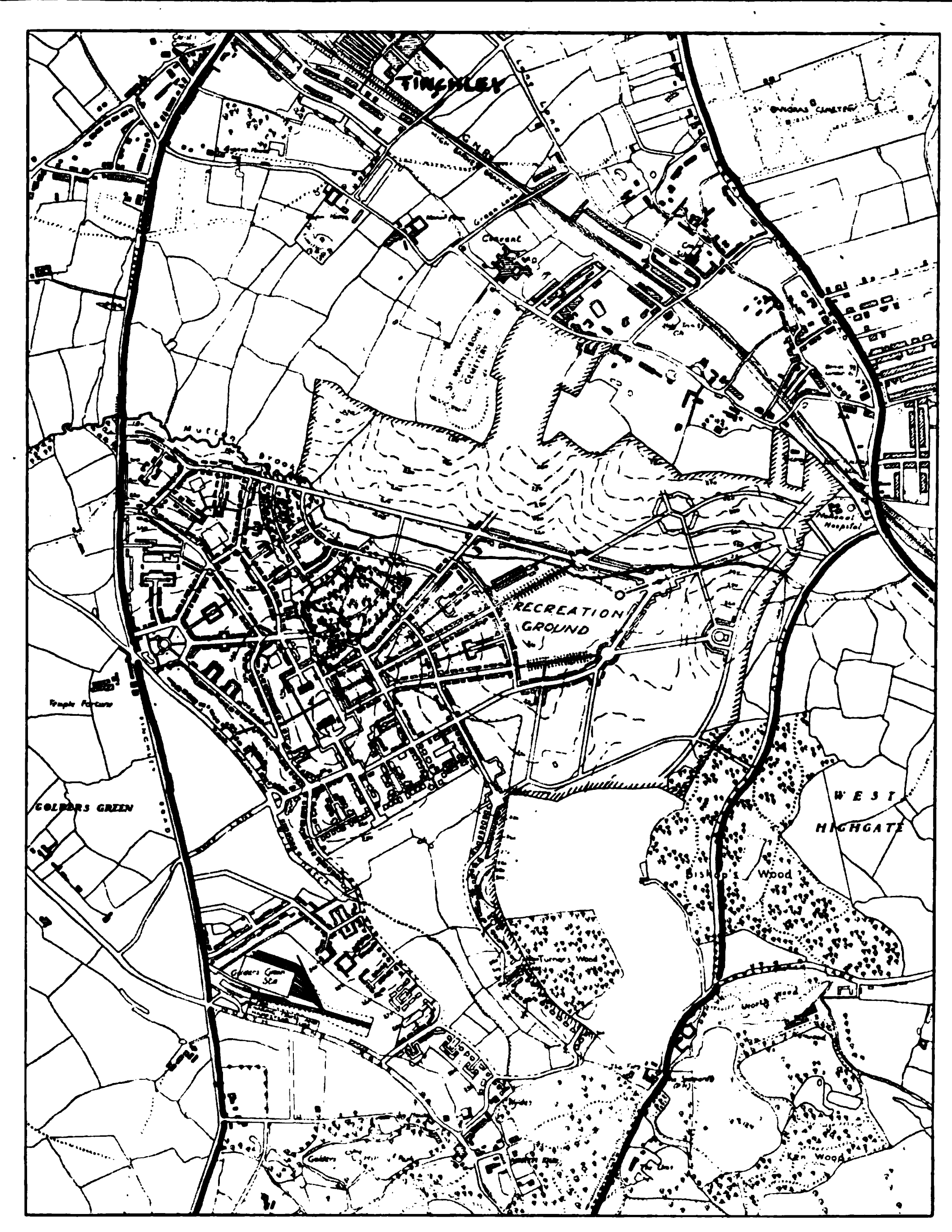


138. Hampstead, Baugruppe an Straßenecke im neueren Teil.

kehrsweg größere Höhenunterschiede zu vermeiden waren. Vereinigt brechen die beiden Wege in einer Talmulde gegen die East Finchley Station vor, mit einer Gabelung, das Nationalhospital umfangend.

Bei der starken Ausdehnung der Siedlung tauchte sogleich eine Frage auf: wird die Hampsteadheide als allgemeiner Erholungsplatz genügen, zumal sie auch für das nördliche London der recreation ground ist? Wer an einem schönen Sonntag auf ihr umhergewandert ist, mußte Bedenken tragen, da das Anwachsen Londons immer größere Menschenmassen auf sie ergießt. Für die Bewohner Hampsteads wird vielleicht mit der Zeit die Heide an Wert verlieren, denn es liegt in dem ganzen inneren Aufbau der Siedlung begründet, daß sie auch auf solchen Freiflächen freie Hand für sich behalten muß und eventuell ihr ausschließliches Eigentumsrecht geltend machen kann. So kam man darauf, einen neuen recreation ground anzulegen, ganz im Herzen der Siedlung (wie der Schloßgarten in Erlangen) doch leicht erreichbar, da er von den Hauptverkehrsstraßen tangiert wird, gegen deren Staub ihn die Rückfronten langgezogener Reihenhäuser schützen können. Das Verhältnis von Freifläche zu offen bebautem Land beträgt 1 : 33, wird aber durch die erhaltenen zwei kleinen Wälder auf faßt 1 : 15 herabgedrückt, wobei man bedenke, daß die Heide stets unverbaut bleiben wird, jedes Haus seinen Garten hat und jetzt wenigstens noch rundum Freiland liegt.

Auf diesen drei Stützpunkten von Alt- und Neu-Hampstead, nämlich Hügel, Wiese und Straßenvereinigung, baut sich die architektonische Komposition auf.



139. London-Hampstead von R. Unwin 1913.

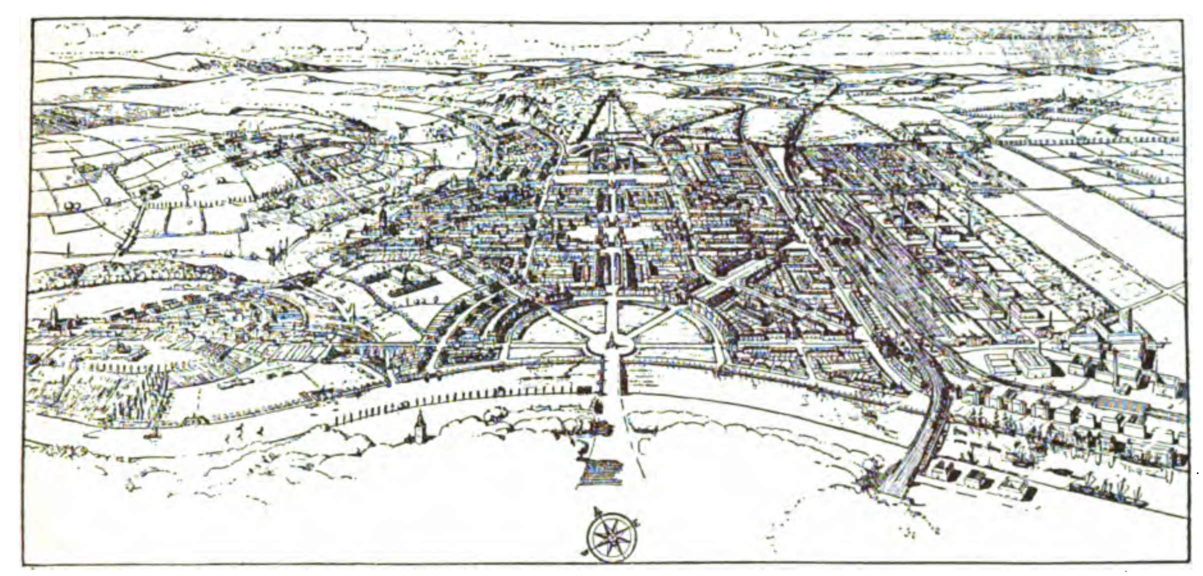
Ein Ingenieur hat kürzlich den Satz aufgestellt: „Der moderne Stadtbau ist in erster Linie ein volkswirtschaftliches und verwaltungstechnisches Problem.“ Sollte das der Weisheit letzter Schluß sein und nicht nur ihre selbstverständliche Voraussetzung? Es hieße doch, den Architekten wieder absetzen, der gerade auf den Gedanken kam, auch er sei für die Stadt etwas nütze

und vielleicht sogar berufen, im Stadtbau, dieser höchsten Form architektonischen Gestaltens, künstlerische Imponderabilien auszudrücken, die für die innere Entwicklung des Menschen Wert hätten, die wie Speise und Trank zum Leben gehörten. Der moderne Stadtbau ist über hygienische, ingenieurwissenschaftliche, wirtschaftliche und verwaltungstechnische Probleme hinaus eine architektonische Aufgabe!

So verleiht auch erst die architektonische Formung dem neuen Hampstead künstlerischen Wert. Bis jetzt war die Dominante in der Hügelkuppe mit den Monumentalbauten gegeben. Für die erweiterte Siedlung wäre sie zu schwach geworden. Es galt also, ihre Wirksamkeit zu verstärken und gemäß der größeren Ausdehnung den Zentralpunkt zu einer beherrschenden Achse auszubilden. Das ist die geniale Idee des Architekten.

Sie gewinnt Gestalt aus dem Gelände heraus. Die Kunst formt die Natur. Die Stelle des Zusammentreffens der beiden Hauptwege bedeutet, zumal Umgehungswege vorhanden sind und der Fahrverkehr in Hampstead sehr gering ist, bei dem geringen Hinterlande keinen solchen Verkehrsknotenpunkt, daß er nicht monumental behandelt werden könnte. Unwin denkt sich hier die Anlage eines modernen Forum, das zuzeiten wirklich als Marktplatz dienen kann und in vorteilhafter Nähe der Great Northern Railway liegt. Dieses Forum wird an den Flanken festgefügt und öffnet sich in Fortsetzung des großen Hauptweges gegen den recreation ground gleich einer weiten tiefen Bühne. Die befreiende Wirkung der Perspektive wird gesteigert: amphitheatralisch im Grunde steigt das Land auf und der Hügel schließt mit den großen Bauten das ganze Bild ab. Mit dieser mächtigen Wirkungsachse hat ganz Hampstead ein Rückgrat erhalten. Sie läßt sich auch umgekehrt ablesen: der Fehler, den der Barock so oft machte, indem er den Blick nach rückwärts unbeachtet ließ, ist hier vermieden, indem rechts und links neben dem Forum auf Hügeln größere Bauten erscheinen sollen. Jene schöne Beziehung zwischen tiefgelegtem Raum und hochgerichteter Plastik der Baumassen ist hier vollkommen erreicht. Die übrigen Weganlagen fügen sich dieser Komposition zwanglos ein. Nun mögen 20 Acres des neuen recreation ground ein gewisses Verkehrshindernis sein, über ihn führen deshalb noch zwei Pappelalleen für Fußgänger, die gleichzeitig kleine Teile für stillere Spiele absondern. Auch diese Alleen sind nach den beherrschenden Punkten ausgerichtet. Ein solcher recreation ground ergibt natürlich eine merkliche Preisbelastung des umliegenden Baulandes. Man wird das ausgleichen, indem man die Besiedlung, die jetzt 8 Häuser auf den Acre beträgt, etwas dichter nimmt. (Vergl. die Schemata Abb. 145—147, wo das letzte Schema durch achtfache statt sechsfache Wiederholung des Blocks bei entsprechender Verkleinerung der Gärten und geschlossener Reihenbildung die Bebauung auf 400 Häuser zu steigern vermag.)

Bekannt dürfte sein, daß nicht der Garden Suburb Trust direkt baut, sondern nur Land an zwei selbständige Untergesellschaften weitergibt. Von diesen wird die Copartnership Tenants' Society den größten Teil mit Miethäuschen bebauen, während die Development Company zum Teil durch allererste Architekten Eigenhäuser erstellt. Der Trust, beraten durch seinen Architekten, behält Grundstücke für besondere und öffentliche Bauten an geeigneten Stellen sich von vornherein vor und entscheidet über die Zulassung eines jeden Hausbaues.



140. Schema einer modernen Stadt: Wohnquartiere, City, Industriegebiet.

XV. Die Stadt der Gegenwart.

Das Problem „Großstadt“ ist so unübersehbar in allen seinen Einzelheiten geworden, daß es einen besonderen Reiz bietet, all das Vielfältige in diesem letzten Kapitel auf kurze Formeln zurückzuführen, die lebendig sind, weil jede praktische Verwendung diese Formeln sprengen muß, wie die Feuchtigkeit das Samenkorn sprengt. Auch bestimmt mich hier im besonderen die Überzeugung, daß es notwendig ist, Vorstellungen, die einen großen Kreis von Fachleuten bewegen, in das breitere Publikum überzuleiten. Der Ausbau der Stadt wird durch Tausende von Elementen beeinflußt; alle diese Elemente gilt es zu unterrichten, sonst bleiben ein noch so bestimmtes Wollen und die klaren Vorschläge einiger Führer nutzlos. Als Burnham den gewaltigen Bebauungsplan für Chicago ausgearbeitet hatte, der im Jahr 1912 auf der Düsseldorfer Ausstellung gezeigt wurde, erkannte er, daß für die Durchführung dieses Werkes die gesamten Stadtbewohner zu interessieren wären. Hundert Serien von Lichtbildern wurden angefertigt, und Abend für Abend hielten junge Leute in den verschiedenen Teilen der Stadt Vorträge über den Bebauungsplan, bis das Interesse erwachte, bis die Kritik einsetzte, bis endlich nachhaltige Begeisterung aufkam und heute mit bewundernswerter Wucht sich der Entwurf in die Wirklichkeit umzusetzen beginnt.

Jeder Bebauungsplan hat die Aufgabe, ein wildes und ungeordnetes Wachstum der Stadt zu verhindern. Dies rächt sich mit der Zeit bitter durch Beeinträchtigung oder gar Zerstörung vieler zum Leben der Stadt notwendigen Funktionen. Zu einem solchen Bebauungsplan sind als Unterlagen nötig genaueste Planaufnahmen des Stadtgebietes und eingehende statistische Angaben über die Bevölkerung, ihre sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen. Es macht einen Unterschied, ob der Plan für eine Industrie- oder Rentnerstadt aufgestellt werden soll. Was wird die Zukunft verlangen? Das ist die große Frage, deren Beantwortung alles entscheidet. Wohnungswesen, Industrie, Handel und Verkehr machen Ansprüche, die Stadt selbst als Ganzes hat bestimmte Lebensgewohnheiten und künstlerische Traditionen. Die einzelnen Forderungen müssen gegeneinander ausgewogen werden. Alles wieder ist dem Bestehenden anzupassen und

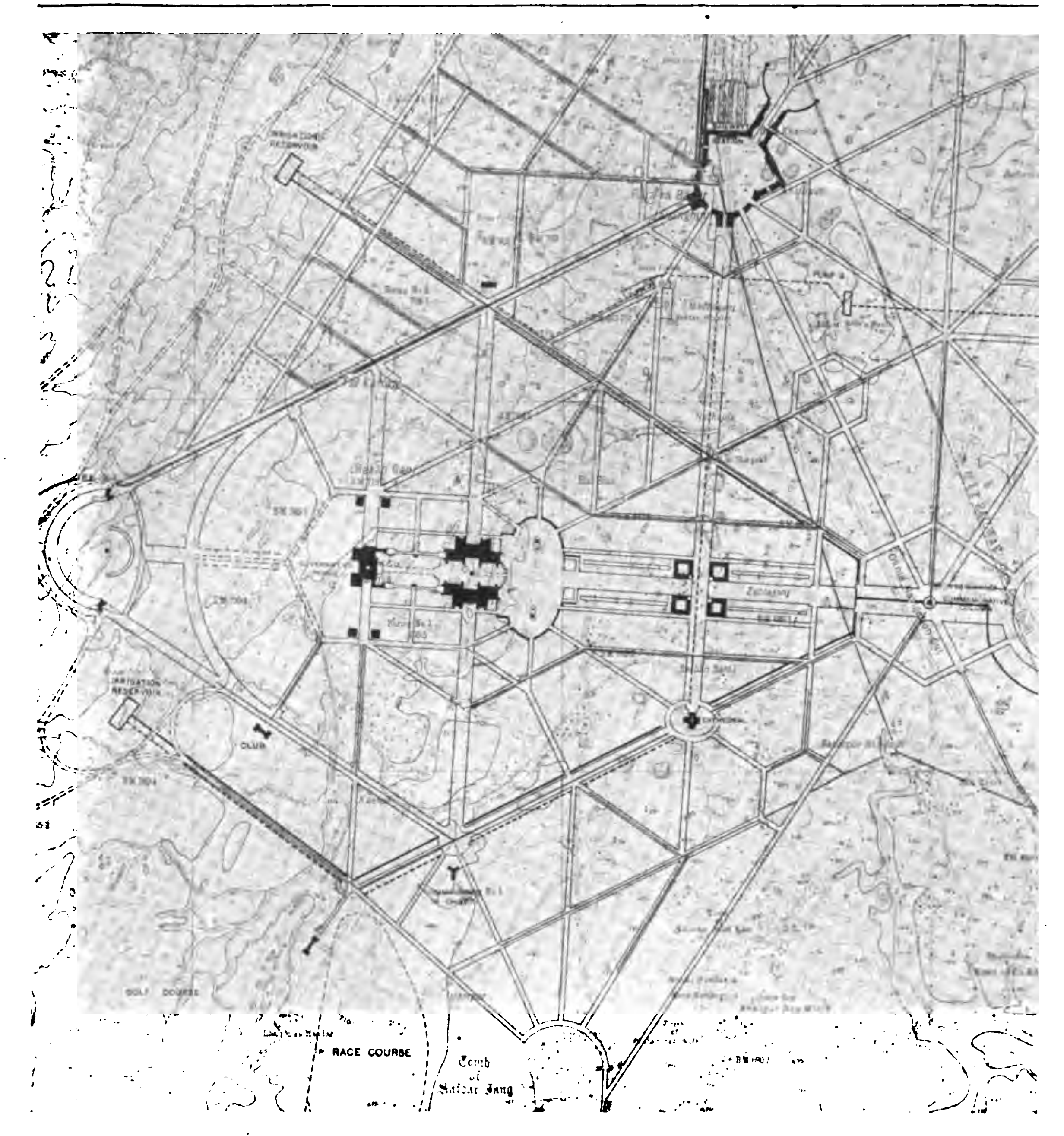
auf Neuland unter Berücksichtigung der Bodenbeschaffenheit zu verteilen. Dabei ist hier Versäumtes nachzuholen, dort eine Verbesserung unter Einbeziehung des Alten anzubringen, neue Möglichkeiten der Entwicklung sind zu schaffen.

Die Richtung, in der sich die bedachte Lenkung des wachsenden Stadtkörpers bewegt, geht vom Ganzen zu den Teilen. Das erscheint in Übereinstimmung mit dem sonstigen architektonischen Schaffen überaus einleuchtend, doch es war und ist leider noch im praktischen Stadtbau so, daß Stückwerk zu Stückwerk gesetzt wird, und daß in vielen Stadtbauämtern eine leitende Persönlichkeit fehlt, die Gefühl für den Gesamtorganismus der Stadt hat. Man kann nicht scharf genug hervorheben, daß dies Gefühl, welches das 18. Jahrhundert in seinen Schöpfungen so glänzend präsentiert, wenn auch unter ganz wesentlich anderen Bedingungen wie heute, uns fast völlig fehlt, mögen wir auch in der Teilbearbeitung Wertvolles geschaffen haben. Was in anderen Künsten auch dem wenig Unterrichteten lächerlich erschiene, aus zusammenhanglosen Teilen ein Ganzes zusammenzuleimen, ist hier üblich. Eine Stadt glaubt bereits an der Spitze der Bewegung zu marschieren, wenn sie Stück für Stück Teilbebauungspläne aufstellen oder zu öffentlichem Wettbewerb ausschreiben läßt, bei denen, wie die Erfahrung lehrt, noch nie ein auch nur annähernd in seiner Ganzheit verwendbarer Plan herauskam.

Wir denken an eine Stadt von 100 000 bis 500 000 Einwohnern. Ihren Gesamtorganismus bilden heute in erster Linie die großen Verkehrswege, mögen es Eisenbahntrassen, elektrische Bahnen, Auto- oder Fernstraßen sein.

Die Eisenbahnwege spielen die erste Rolle. Unsere Eisenbahnen stammen aus einer Zeit, in der man sich die Riesenentwicklung des Stadtbaus, wie sie seit einigen Jahrzehnten eingesetzt hat, nicht vorstellen konnte. Die Eisenbahnfrage muß daher gelöst werden, ehe man an die Ausarbeitung eines Stadterweiterungsplans gehen kann. Hier tritt aber gleich eine große Schwierigkeit auf, die sich aus dem Verhältnis des Fiskus zu den Städten ergibt. Auch der Eisenbahnfiskus ist in eigener Interessenpolitik zu oft geneigt, seine Pläne geheim zu halten, und scheut aus wirtschaftlichen Gründen sich auf Jahrzehnte hinaus festzulegen. So war der ganze große Wettbewerb eines Bebauungsplans für Düsseldorf 1912 nach dieser Seite ein Stoß in die Luft. Hätte damals die Eisenbahnverwaltung sich bereit finden lassen, ein Vorprojekt, das kleinen Abänderungen zugänglich war, aufzustellen, so hätte der bauliche Teil dieses Wettbewerbs mit ganz anderer Aussicht auf Verwirklichung einsetzen können. Es ist daher Grundbedingung für eine gesunde Stadterweiterungspolitik, rechtzeitig mit dem Eisenbahnfiskus sich auf ein bestimmtes Programm zu einen, sonst ist das Los selbst der genialsten Projekte, unausgeführt zu bleiben oder bestenfalls nur stückweis da und dort von der Stadtverwaltung benutzt werden zu können.

Liegen einmal die Bahntrassen, so sind diese nur mit großen Kosten verrückbar. Dabei hängt alles von ihnen ab: der Personenverkehr und so Geländeerschließung und Bodenpreisbildung; weiter die Güterbeförderung, deren hoher Wert namentlich für die Versorgung der Stadt oft unterschätzt wird. Von der Bahnverbindung hängt der Ladeverkehr der Industrie ab und damit, ob diese billig oder nur teuer liefern kann. Eine schlechte Anlage hat unabsehbare Folgen für die Zukunft, und die meisten Städte leiden darunter, daß Industrieanschlüsse zum Teil wahllos ins Gelände gelegt sind und so an vielen Stellen unhaltbare Zustände geschaffen haben. Nicht durch die Schuld der Eisenbahn, der Industriellen, sondern einfach, weil es an einem besonnenen Stadterweiterungsplan fehlte. Umänderungen, selbst nur nachträgliche Unterführungen verschlingen Millionen. Die Eisenbahnfrage muß daher gelöst werden, ehe man an die weitere Bearbeitung des Stadtbauplans gehen kann. Da oft Entschlüsse zu fassen sind,



141. Delhi (Indien), Neue Kaiserliche Hauptstadt 1912.

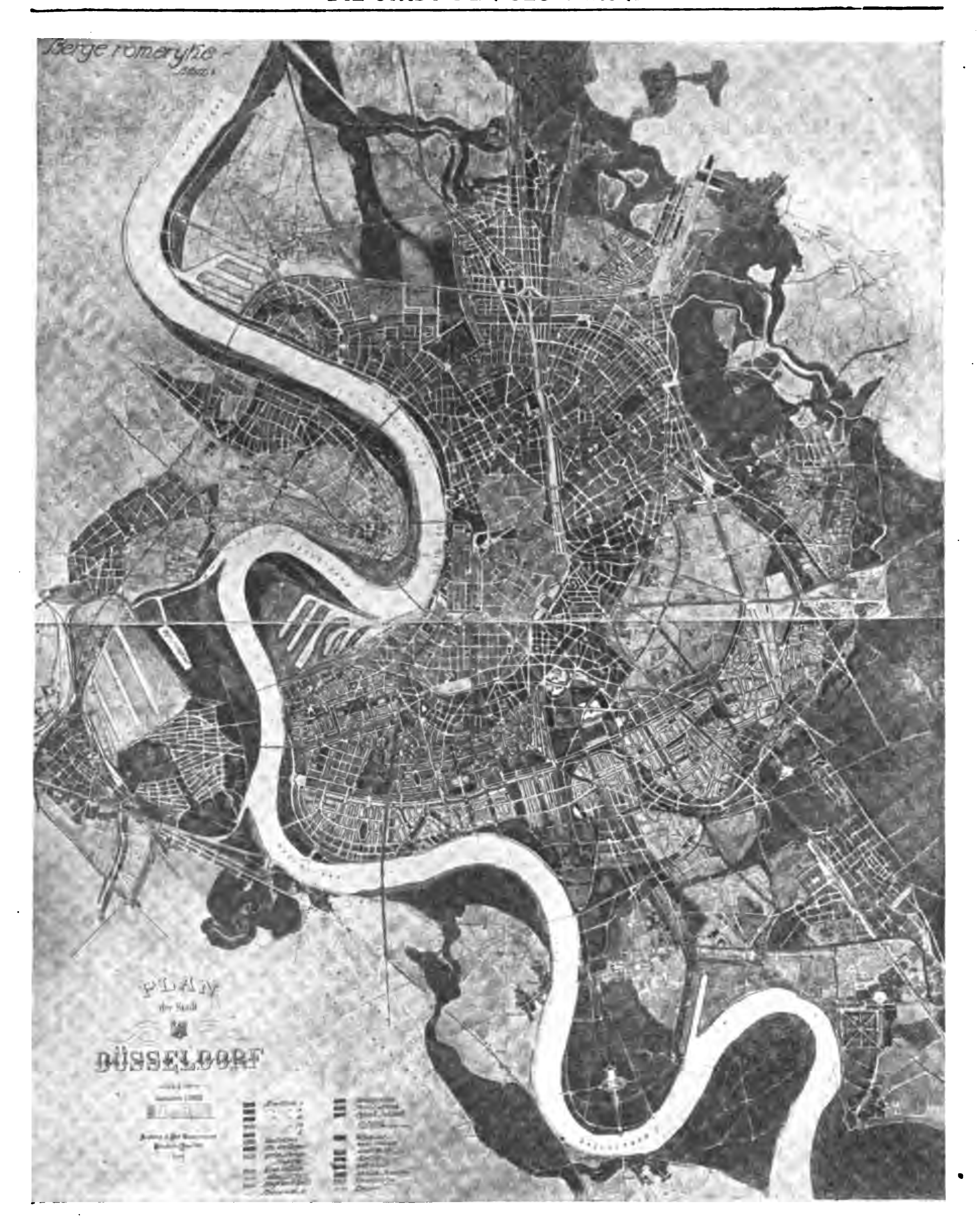
deren Folgen sich vielleicht Jahrzehnte hinausziehen werden, über die man aber doch Klarheit beim Ausbau des nächstliegenden haben muß, ist es dringend notwendig, nicht allein sofort sondern auch mit höchster Besonnenheit zu handeln.

Für die Erweiterung des Verkehrs gilt der Satz, daß die neuen Verkehrsanlagen in ihrer Größe nach der zu erwartenden Verkehrsmenge bestimmt werden müssen. Dabei handelt es sich zunächst um die Bestimmung des Fern- und Nahverkehrs. Bleibt jener stets dem Staat

überlassen, so wird dieser meistens eine Angelegenheit des Privatunternehmens. Hier hat die Stadt vorzusorgen, daß nicht die Bewohner für die Bahn da zu sein scheinen, sondern die Bahn für die Bewohner ist, mit anderen Worten, daß durch diese Verkehrsmöglichkeit des täglichen Lebens die so wichtige Boden- und Wohnungspolitik gefördert wird. Geldzuschüsse sind hier Zeichen sozialer Gesinnung. Erster Grundsatz allen Stadtbaus heißt: Spread the People!

Mit diesem eisernen Gerüst hängen fest zusammen die großen glatt durchlaufenden Fernstraßen von beträchtlicher Breite, auch Radial- oder Ausfallstraßen benannt. Sie sind zum Teil verbunden mit dem stets auf besonderem Bahnkörper parallel zu führenden Kleinbahnbetrieb. Diese Straßen gehören dem raschen Fahrverkehr, also vor allem den Autos. Notwendig ist ihre möglichst gerade Führung, ihre übersichtliche Systematisierung. Für die Neugründung Delhis (Abb. 141) begnügte man sich mit dem großen Straßensystem, alles andere dem langsamen Ausbau überlassend. Die alten Chausseen entsprechen oft den Anforderungen nicht. So wird es in vielen Fällen richtig sein, die Chaussee für den großen Verkehr durch eine ihr ungefähr parallel laufende neue Verkehrsstraße zu ersetzen. Diese kann auf jungfräulichem Boden in der erforderlichen Breite meist billig ohne viele Querstraßen in sehr gestreckter Linienführung geschaffen werden. Die alte Chaussee fängt dann die Querwege ab und gibt nur in größeren Zwischenräumen eine Querverbindung zur Fernstraße. Es ist das hohe Verdienst des mit dem ersten Preise gekrönten Entwurfs für Großdüsseldorf von Bruno Schmitz und Blum (Abb. 142), den Charakter solcher Fernstraßen eingehend bestimmt und nachdrücklich darauf hingewiesen zu haben, daß sich Eisenbahnen, Schnellbahnen und Autostraßen der hohen Geschwindigkeit ihres Verkehrs wegen untereinander nahestehen, während sie der viel geringeren Geschwindigkeit des Straßenverkehrs gegenüber ein fremdes Element darstellen. Darum sind diese drei Schnellverkehrsmittel möglichst unmittelbar nebeneinander zu führen, die Straßen dagegen an notwendigen Kreuzungen über sie hinweg oder unten durchzuleiten. Wichtig ist, durch diese Fernstraßen weder der Erholung dienende Grünflächen zerschneiden zu lassen, noch sie mitten durch größere Industriegebiete zu führen, sie dürfen nur tangieren. Es wäre ungeschickt, den schweren, ungeordneten und aus vielen Quellen herbeiströmenden schweren Lastwagenverkehr mit dem Trambahn- und Autoverkehr von 40—80 km Geschwindigkeit zu vermischen. Man wird für Industriegebiete gesonderte Straßensysteme auszuarbeiten haben und diese wie gesammelte Nebenflüsse nur ab und zu in Fernstraßen münden zu lassen, nachdem sich der schwere Lastverkehr geordnet hat. Ferner sind reizvolle Außenbezirke nach Möglichkeit zu umgehen. Allgemein wäre Sorge zu tragen, daß bei Wohnquartieren keine unnützen Zerschneidungen stattfinden. Es genügt, mit Abzweigungen anliegende Quartiere anzuschließen, auch hier stellt sich das Bild des Flusses mit seinen Nebenläufen ein. — Mit solchen umfassenden Dispositionen greift der Bebauungsplan über die einzelne Stadt weit hinaus auf ein ganzes Gebiet, hier das der rheinischen Industrie: das ist letztes, höchstes Ziel der Stadtbaukunst.

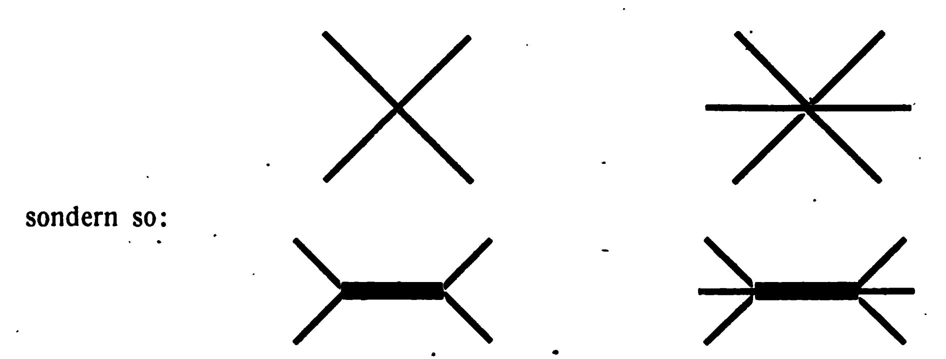
Neben diese Radialen treten Tangentialstraßen. Durchlaufende konzentrische Ringstraßen, wie sie in verschwenderischer Breite der unter Adickes aufgestellte Bebauungsplan für Frankfurt a. M. ausgibig zeigt, sind wenig erwünscht. Denn da immer nur kurze Abschnitte als Verbindungen dienen, so lassen sich diese Einzelabschnitte, eben die Tangentialstraßen, den wechselnden Verkehrsforderungen folgend, wirtschaftlicher und praktischer anlegen. Es ist eine bekannte Erscheinung, daß reine Ringlinien der Straßenbahn ohne Umsteigverkehr sich nicht rentieren. Und auch mit Umsteigen erweisen sich gradlinige, den inneren Stadtkörper mit seinem Strahlensystem nur tangierende Verbindungen zweckmäßiger, da hier nie eine Kurve über der Sehne, sondern die kürzere Sehne selbst befahren wird, endlich diese Tangentialen wiederum



142. Düsseldorf, Bebauungsplan von Schmitz und Blum 1912.

weiter hinaus als Radialen wirksam werden. Auf diesen bis jetzt nicht beachteten Vorteil solchen Systems möchte ich besonders aufmerksam machen.

Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen und ihre Lösungen bieten eine sichere Bewertungsmöglichkeit für einen Bebauungsplan. Vieles erscheint hier auf älteren, manches immer noch auf neueren Stadtplänen bedenklich. Es gehört zu den Lehrsätzen moderner Stadtbaukunst, verkehrsreiche Straßenkreuzungen nicht in einem Punkt sich schneiden zu lassen, sondern sie auf eine kurze Strecke verbreitert in der Resultante ihrer Richtungen fortzuführen, um auf dieser Strecke den Verkehr sich leicht ordnen zu lassen, statt ihn an einem Punkt zu schürzen, also nicht so:

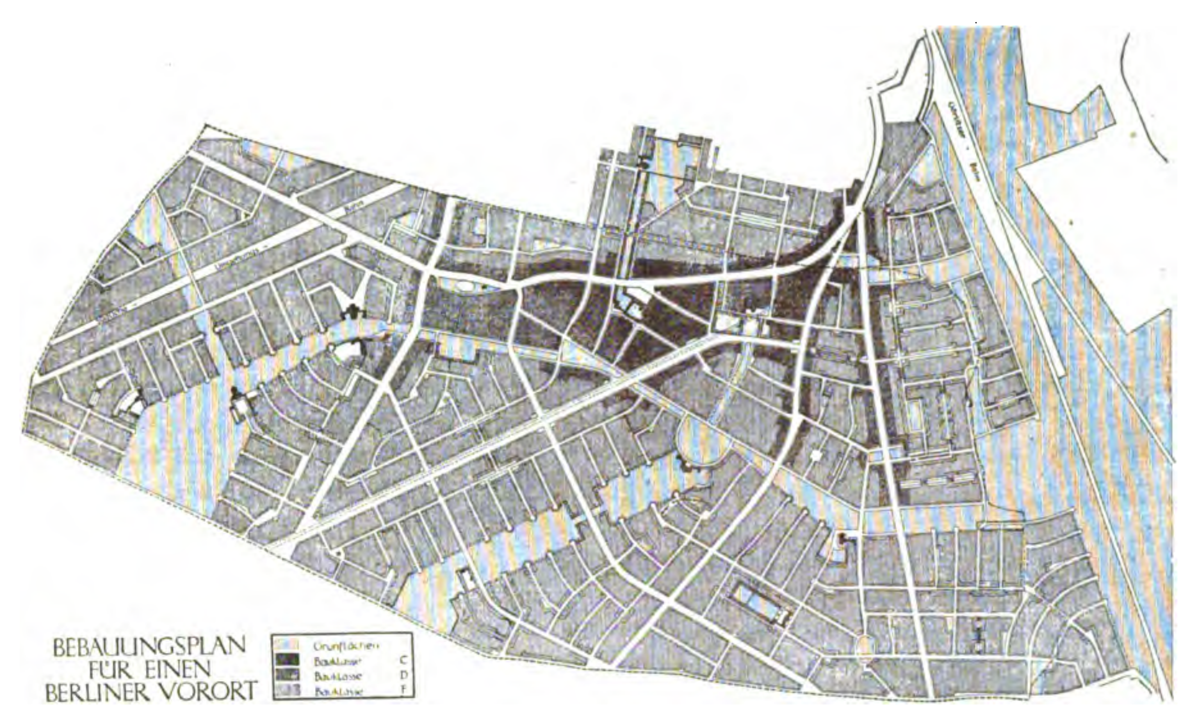


sondern so:

Diese Kreuzungen lassen sich auch zu größeren Plätzen ausgestalten, doch gehört ihre Anlage zu den schwierigsten Kapiteln des heutigen Stadtbaus. Ihr Wert als markante Stellen im Stadtgefüge ist außerordentlich. Zu ihnen gehören auch Sternplätze, die bei genügender Ausmessung eine durchaus brauchbare Form geben, wenn ein großer Mittelplatz — nicht etwa nur eine Zufluchtsinsel mit dem bekannten Eisenkandelaber — ein direktes Überfahren hindert. Der Potsdamer Platz in Berlin ist lebensgefährlich, an der Place de l'Etoile in Paris ordnet den zu Zeiten der Promenadefahrten im Bois weit zahlreicheren Fahrverkehr von Wagen und Autos mit Leichtigkeit das vom Arc de Triomphe gekrönte Rondel.

Verkehrsmöglichkeiten sind mit der Siedelungsmöglichkeit untrennbar vereint. Schienen früher die Verkehrsanlagen zunächst als ihre Folgen, so sind sie heute geradezu Anreger geworden. Es prägt sich dies deutlich auf dem Stadtgrundriß aus, der den Straßen- und Bahnstrecken folgend sich strahlig entwickelt. So ist, was hier nacheinander behandelt wird, ein fortwährendes Kombinieren miteinander. Geht also ihre Bestimmung mit Feststellung der Fern- und Tangentialstraßen Hand in Hand, so erscheinen Quartiere wie das schmiegsame Gewebe, das sich in das eiserne Gerüst einspannt. Das Schema der Stadtentwicklung ist zentrifugal.

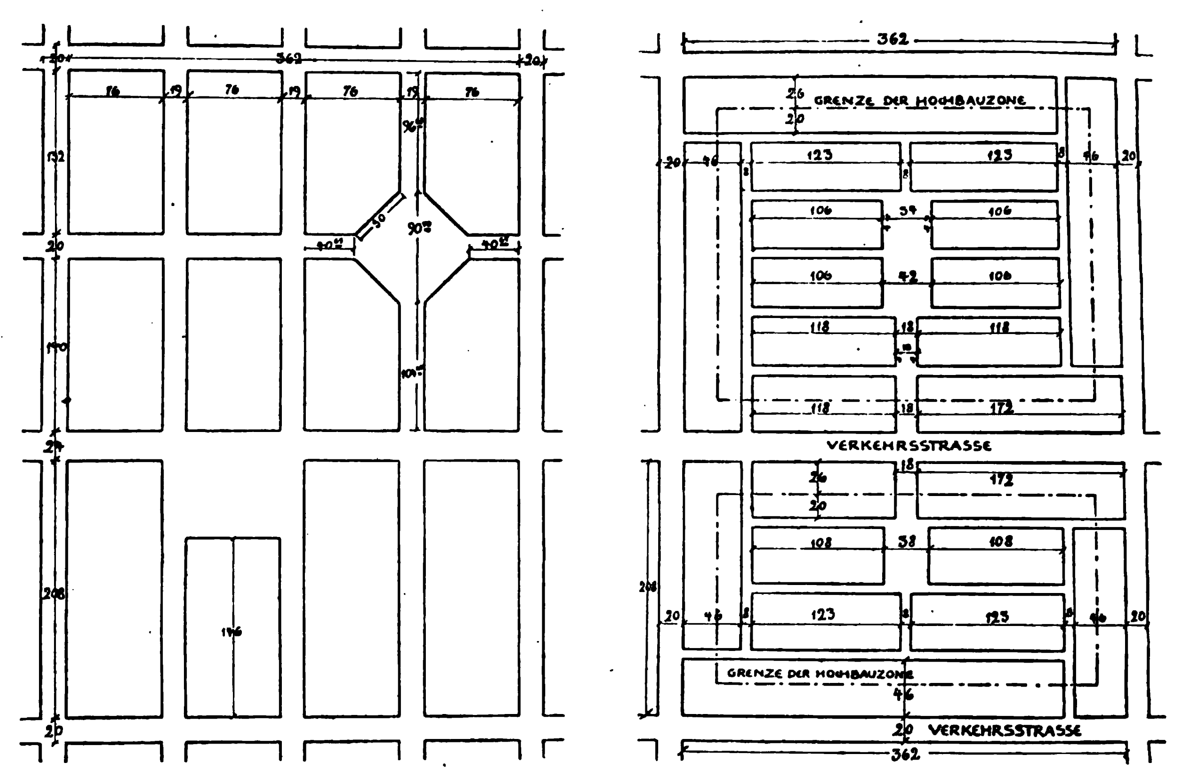
Oberster Grundsatz der Geländeaufteilung ist Trennung von Wohnungsquartieren und Industriegebieten (Abb. 142). Für Größenbemessung beider Gebiete ist eine genaue Berechnung notwendig. Die städtische Statistik steht hier vor verantwortungsvollen, großen Aufgaben. Man kann sagen, die Psyche des Bebauungsplanes bildet sich im statistischen Amt und die vorzügliche Organisation mancher statistischen Ämter zeigt, welchen Wert bewußt handelnde Städte hierauf legen. Wohnquartiere und Industrie sind aber nicht nur dem Flächenbedürfnis nach zu trennen, sondern auch gegeneinander abzuschließen. Zwei Vorschläge werden dafür gemacht: hohe Randbebauung und Grünanlagen. Die erste Trennungsart erscheint vom Standpunkt des Wohnungshygienikers bedenklich. Die Umwallung mit Grün ist entschieden vorzuziehen, doch fragt es sich hier, was halten Bäume aus? welche Baumsorten sind zu wählen? Die Durchziehung



143. Bebauungsplan mit Bauzonen und Freiflächen von M. Wagner 1915.

von Industriegebieten mit Grünalleen erscheint auch empfehlenswert, um den Weg zur Arbeit heiterer zu machen. Da die Blockgröße für die einzelnen Betriebe wechselnd ist, Ausdehnungsmöglichkeiten gegeben werden müssen, genügt die Anlage des Hauptstraßensystems.

Die allgemeine Anordnung des Industriegebiets richtet sich nach der Möglichkeit des Bahnanschlusses, der direkten oder indirekten Verbindung mit dem Wasser. Auf die herrschende Windrichtung muß der Rauchbelästigung wegen für die Wohnstadt Rücksicht genommen werden. Bedacht muß genommen werden auf die Verschiedenheit der Industrie, alle die Unterschiede, die sich zwischen die Pole Kleingewerbe und Schwerindustrie gruppieren. Dringend zu warnen ist vor zu starker Verzettelung. Die Zurüstungen für zerstreutes Industrieland verteuern dieses, die Stadt wird umzingelt und die sich in der Umgegend der Fabriken bildenden einfacheren Quartiere werden späterhin eine breite Verbindung durch vornehmere Wohnquartiere mit den Villenvororten unterbinden. Man sollte sich klar sein, daß der Eindruck einer Stadt für den genießenden und zahlenden Fremden, der Eindruck ihres Blühens und ihrer Annehmlichkeit einzig auf solchen weit zusammenhängenden, radial angeordneten Quartieren beruht. Der Hauptgesichtspunkt für Gruppierung der Industrie heißt Konzentration, demzufolge Herauslösung aus stadtbaulich ungeeigneten Stellen. Selbst eine nachträgliche Verlegung ist möglich, wenn die Stadt günstiges Gelände preiswert anzubieten vermag, was sich an der Entwicklung der Industriegebiete von Mannheim gut beobachten läßt. Denn einmal wird ein von der Stadt nicht begünstigtes Gelände keine Ausdehnungsmöglichkeit für zunehmende Betriebe bieten, dann wird das als Wohngelände begehrte Terrain wertvoller sein als das von der Fabrik ursprünglich erworbene Brachland. Damit macht sich eine Verlegung bezahlt, zumal öftere Erneuerung der technischen Einrichtungen notwendig ist.



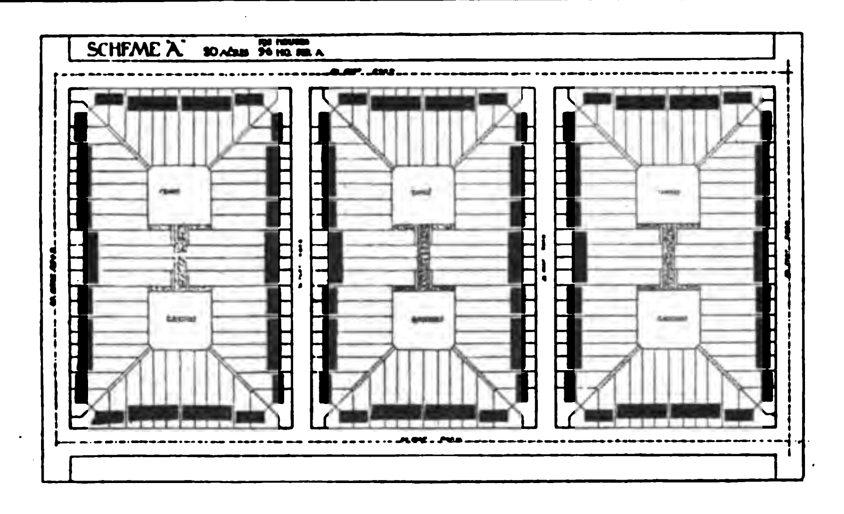
144. Umänderung einer Bebauung mit breiten Straßen und tiefen Blöcken zu hoher Rand- und niedriger Innenbebauung mit differenzierten Straßen nach Kuczinsky und Lehwess.

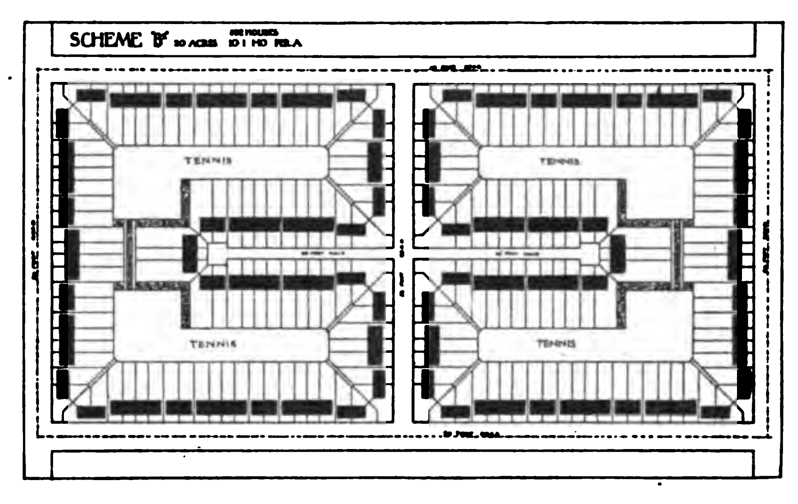
Für die Wohnquartiere und ihre Unterteilung sind von ausschlaggebender Bedeutung die Bodenwerte. Wichtig ist städtischer Grundbesitz. Mit ihm setzt die soziale Arbeit der Stadtverwaltung ein. Sie erleichtert sich mit eigenen Grundstücken die Möglichkeit, gute Bebauungspolitik zu machen und eine wucherische Bodenspekulation mit festem Griff zu erdrosseln. Frankfurt a. M. mit einem ganz gewaltigen Grundstückbesitz innerhalb des Stadtbezirkes (4710,71 ha), Mannheim (2850 ha) stehen so weit glücklicher da als etwa Altona (279,31 ha), Berlin (120,23 ha). Auch hier können Fehler gemacht werden. Die Stadt Aachen zum Beispiel ist reich an Boden. Aber aus der Verlockung zum Straßenbauen weit hinaus und noch dazu schlechten Bebauungsplänen ergeben sich enorme Zinsverluste, so daß der Schlußstand für Stadt und Privatgesellschaften kein günstiger ist. Voraussetzung für solchen Grunderwerb sind genaue statistische Berechnungen der Bevölkerungsbewegung und wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt, um klar darüber zu sein, für welche Bevölkerungsklassen, für welche Ziele Gelände bereit zu halten ist.

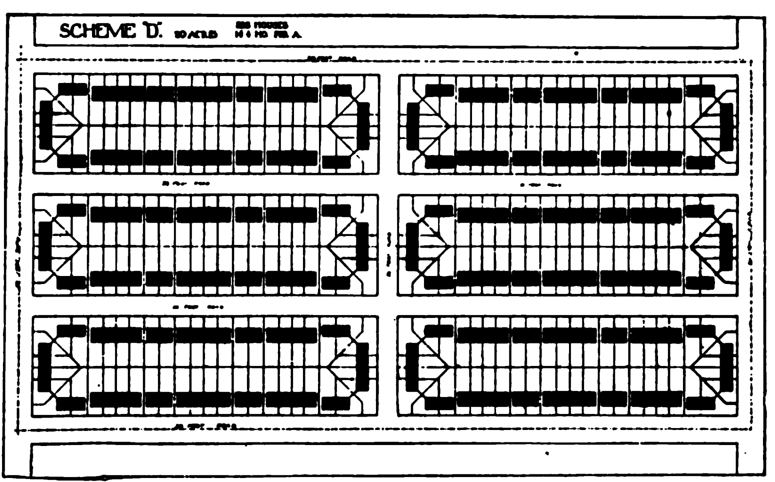
Diese Frage nach Bereitstellung von Gelände schließt die gewaltigsten Probleme ein, denn sie entscheidet letzten Grundes über Wohl und Wehe einer städtisch gewordenen Nation. Nur ein geringer Prozentsatz der städtischen Bevölkerung vermag höhere Mieten zu zahlen. Damit aber ergibt sich die Notwendigkeit, auf große Kleinwohnungsgebiete (was noch nicht heißt: Kleinhäuser) hinzuarbeiten, namentlich in der Nähe des Industriegebietes.

Es fragt sich, wo und wie gebaut werden soll, Bebauungszonen und Bauklassen sind gegen einander abzugrenzen (Abb. 143). Hier vor allem ist die Stadt als Gesamtorganismus aufzufassen,

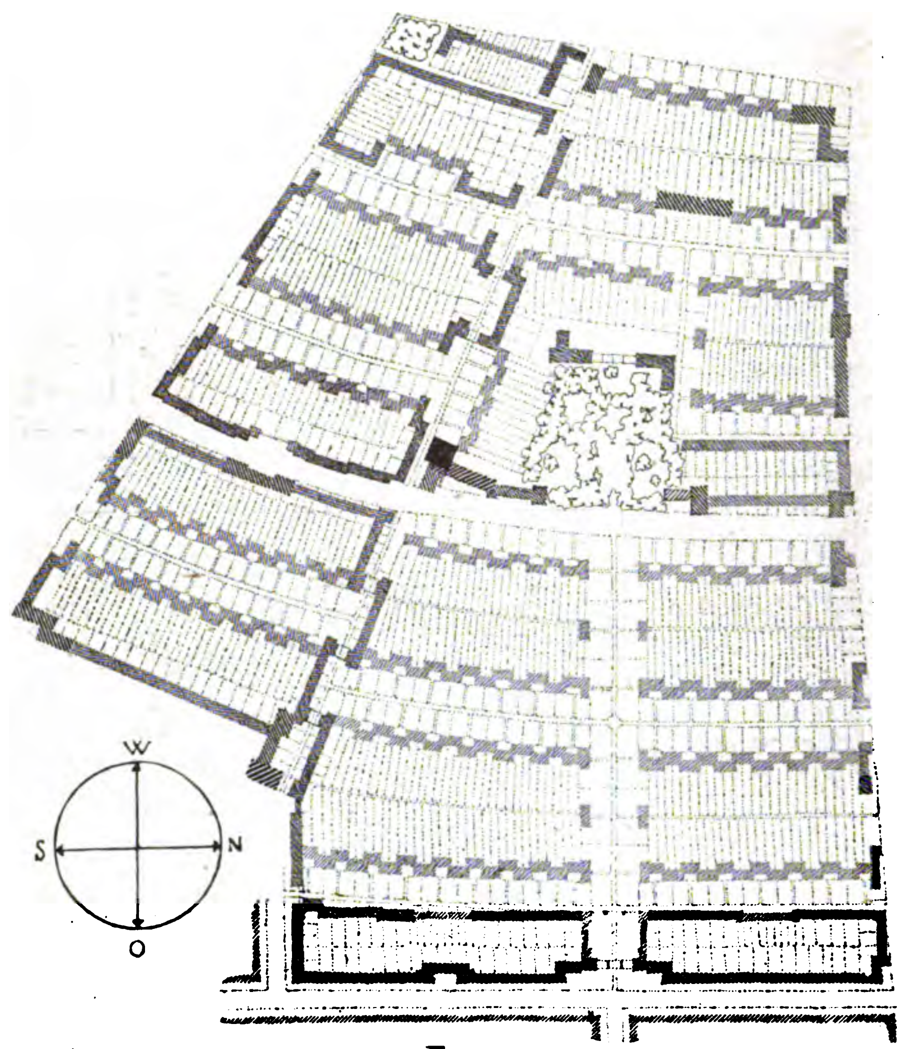
da schlecht berechnete Bestimmungen der Bauordnung ein gleichmäßig fortschreitendes Wachstum in seinen verschiedenen Ansprüchen behindert—wirklich ist Stadtbau zunächst ein großes Rechenexempel —, hier andrerseits der erste Faktor für die spätere architektonische Durchbildung auftritt. Wohngebiete sondern sich in weit und eng, hoch und flach bebaute, Kleinwohnungsgebiete, bessere Wohngebiete und schließlich Gebiete für reiche Besiedelung. Manche Städte sind hier in guter Absicht zu sehr detaillierten Unterscheidungen gelangt, die die Verwaltung bedeutend erschweren. Erwägenswert bleibt, ob man nur wie bis jetzt gegen die Peripherie der Stadt zu auf Abstaffelung drängen, oder nicht auch für einige ausschließlich dem Cityverkehr dienenden Teile der Innenstadt eine höhere als jetzt übliche Bebauung gestatten soll. Die Frage: offene oder geschlossene Bauweise ist zugunsten der letzteren entschieden, namentlich soll an den Hauptverkehrsstraßen überall geschlossen gebaut werden und zwar, um hohe Ränder für die Wohngebiete zu gewinnen, höhergeschossig, als es für die betreffenden Gebiete die geltende Bauklasse vorschreibt. Die Wohngebiete werden durch Wohnstraßen aufgeschlossen, die eine geringe Fahrdammbreite verlangen, und je schlichter die Quartiere sind,







145—147. Schematische Blockaufteilung mit verschiedener Bauweise (auf 20 acres je 192 — 202 — 288 Häuser) nach R. Unwin.



148. Materialsparende Bebauung mit reichlich Gartenland nach P. Behrens 1918.

um so einfacher haben sie in der technischen Ausführung zu sein, um an Straßenland und Straßenbaukosten zu sparen (Abb. 143, 150). Denn beides wieder wirkt auf die Bodenpreise ein, das heißt auf billiges oder teures Wohnen.

Da das Grundmaß für die Berechnung des Fahrdamms die Breite eines Wagens oder Autos mal zwei plus Zwischenraum für gegenseitiges Ausweichen und Rinnsteinstreifen ist, so ergibt sich als geringste Fahrdammbreite $2{,}00 \cdot 2 + 0{,}50 + 2 \cdot 0{,}25 = 5{,}00$ m. Als geringste Breite eines Bürgersteigs sind (ohne Bepflanzung) 2,00 m anzunehmen. Eine schlichteste Wohnstraße mit Vorgärten bedarf nur eines Bürgersteiges und eines Schonstreifens an der gegenüberliegenden Seite.

Die Straßen schneiden die Baublöcke zurecht. Es ist eine Errungenschaft modernen Stadtbaus, daß man nicht einzig von den Straßen ausgeht, sondern auch vom Baublock, von seiner günstigsten Form für die Bebauung, und daß man erst hiermit architektonische Formationen zu bilden versucht. Als Maße für Baublöcke einfacher Wohnquartiere gelten 50—70 m,



149. Hamburg, Barkhof mit harmonischer, aber nicht schematischer Bebauung.

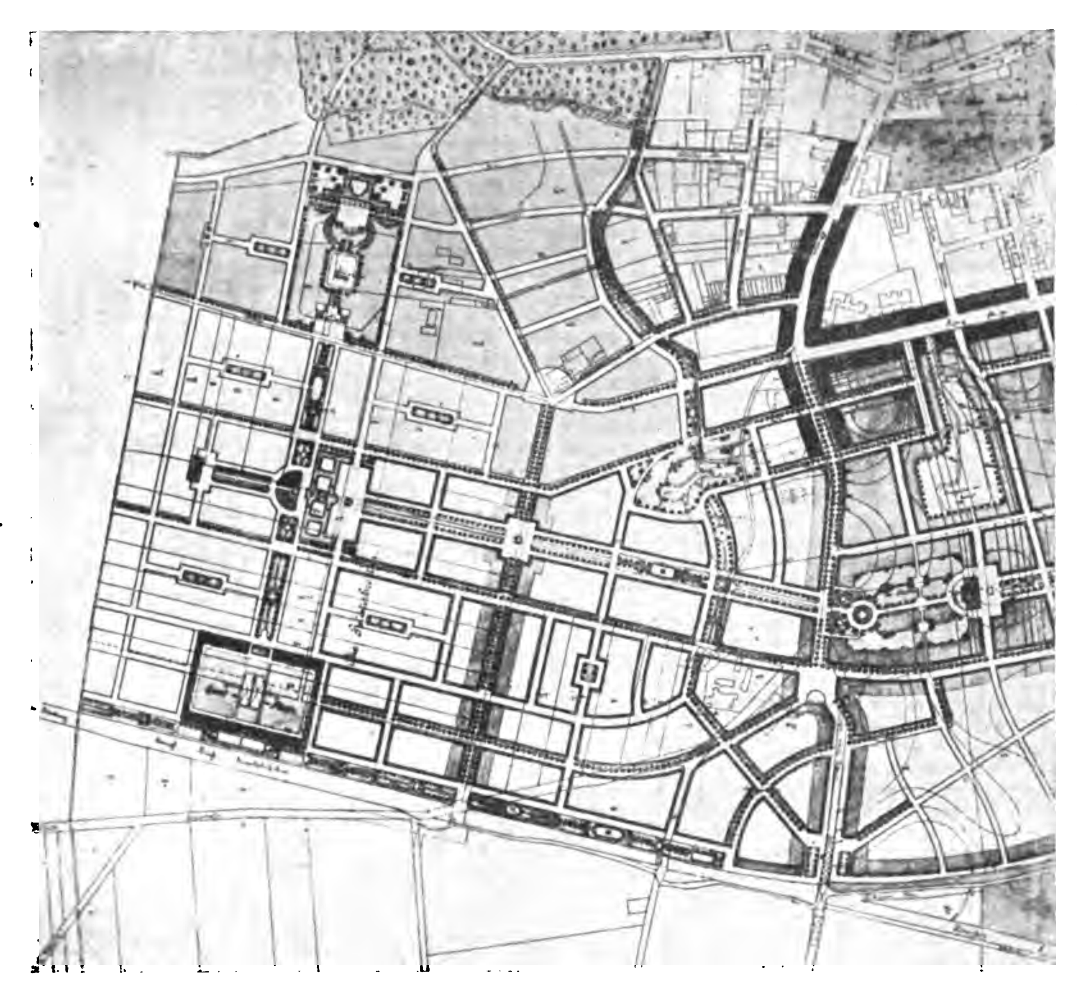
besserer Wohnviertel 60—80 m, für Villenbebauung landschaftlich hervorragender Gebiete unter schützender Herausarbeitung ihrer Schönheiten 100—150 m Tiefe. Vorteilhaft sind langgeschnittene Blöcke, sie sparen Querstraßenland. Mit diesen Zahlen ist allerdings nur ein Schema gegeben, das die Randbebauung der Blöcke berücksichtigt. So unhygienisch und — wie die Darlegungen des Stadtbaurats Redlich für Neukölln gezeigt haben — unwirtschaftlich die Bebauung mit Seitenflügeln ist, so lassen sich doch auf tiefen Grundstücken gut Querbauten ausführen, sogar für den einzelnen Block eine hohe Randbebauung und, an Gartenhöfen oder gar Gärten gelegen, eine niedrigere Innenbebauung wählen. Daß eine solche Bebauung hygienisch und wirtschaftlich vorzuziehen, haben die Berechnungen von Kuczinsky und Lehwess bewiesen (Abb. 144). Trotzdem bildet der schmale Block ohne Hinterhäuser die vorteilhafte Form. Zur Durchlüftung einen solchen Block an einer Seite zu öffnen, ist empfehlenswert, sogar Bebauung nur an den Längsseiten und Offenhalten der Schmalseiten ergibt eine gute Besiedelungsform. Der Block schließt zusammenhängende Gärten oder Innenparks für die Bewohner des Blocks ein (Abb. 133, 143, 148, 150). Für freiere Besiedlung, wie sie die Gartenstadt ermöglicht, hat R. Unwin Schemata ausgearbeitet (Abb. 145—147), die einwandfreie Ausnutzungsmöglichkeit zeigen und als Grundlage für mannigfache Kombinationen dienen können. Peter Behrens hat ein System für künstlerische Durchbildung in seinen Siedelungen für die A. E. G., vor allem aber ein sparsamstes Wirtschaften mit Boden und Baumaterial ohne unglückliche Nebenwirkungen erstrebt (Abb. 148).

Eine Aufgabe jüngster Stadtbaukunst unter Anlehnung an die historische ist die einheitliche Durchbildung des Blocks unter Zusammenziehung der Simse und einheitlich geneigter Dächer. Man wünscht, aus dem Rhythmus seiner Wandung raumbildende Kraft für Straßen und Plätze zu entwickeln. Die stets ähnliche Anlage von Miethäusern für ähnliche Verhältnisse dringt auf wirtschaftliche Typisierung. Diese Vereinheitlichung wieder wird zum künstlerischen Mittel, um größere Kompositionen zu schaffen. Darauf arbeitet die jüngste Stadtbaukunst hin, dafür macht sie Bauordnung und Baupolizei mobil (Abb. 133, 149). Allerdings behalte man im Auge, daß Einheitlichkeit noch keine einheitliche Kunst ist.

Ganz besondere Aufmerksamkeit verlangt die Durchbildung der Arbeiterquartiere. Sie sollen nicht allzufern von den Industriegebieten liegen und werden bei dem Bestreben, diesen Siedlungen mehr ländlichen Charakter zu geben, häufig sich von der Stadt absprengen, auf billigeres Bauland hinausrücken. Es ist klar, daß die Industrie mit ihren ungestümen Menschenkonzentrationen, die zur Arbeit auf einen Platz zusammenströmen, an sich der größte Feind eines gesunden Wohnungswesens sein muß. Die Bereitschaft der Städte, Industriegelände zu reservieren, muß sich gleichzeitig mit der moralischen Verpflichtung verbinden, Gelände zu Arbeitersiedlungen den Fabriken bereit zu halten. Denn die einzelne Fabrik vermag nur in den seltensten Fällen auch noch das Risiko frühzeitigen Geländeankaufs auf sich zu nehmen und wird bei einem Versäumnis später oft vom Bauen für ihre Arbeiter abgehalten.

Was hier private Initiative zu leisten vermag, beweist die Wohnungsfürsorge der Firma Krupp in Essen, die sich über das ganze Industriegebiet ausdehnt. Für die Zelle, das Haus, hat man auch hier das Typische angestrebt, indem man die verschiedenen Formen des Giebelhauses, des breitgelagerten Hauses usw. auf die zweckmäßigste Einrichtung für bestimmte Bedürfnisse brachte, sie aus dem Verlangen des Arbeiters heraus entwickelte, ihnen dann aus dem Material und den einfachsten technischen Möglichkeiten heraus eine bodenständige Form gab. Das Mittel, einen zusammenhängenden Eindruck, damit die Vorstellung einer Gesamtheit zu gewinnen, gibt zunächst der Zusammenschluß einzelner Häuser: statt des alleinstehenden Einzelhauses erscheint in den neuen Teilen des Alfredshof in Essen das Reihenhaus. Für die mehr ländliche, weitmaschigere Bebauung von Emscher Lippe (Abb. 131) und Dahlhauser Heide, wo jedem Einzelhaus ein größeres Stück Gartenland zuerteilt ist, ließ sich das Reihenhaus in solchem Zusammenschluß nicht verwenden. Hier taucht neu ein schon in älteren schwäbischen Dörfern verwandtes Bindeglied auf: die einstmals stets nach hinten angebauten Ställe und Aborte werden seitlich gegen die Straße gelegt und leiten so die Fluchtwand des einen Doppelhauses zum anderen über. Dies ergibt ein reicheres Relief und räumlich geweitete Straßen mit abwechselndem Rhythmus, indem der Stallanbau bald mit der vorderen, bald mit der hinteren Hauswand fluchtet.

Die Grünanlagen der einzelnen Blockparzelle bilden Teile eines großen zusammenhängenden Grünsystems. Die gesunde Unterbringung der Bevölkerung verlangt nicht nur gesunde Wohnungen, sondern auch die Möglichkeit, neben der Arbeit sich erholen zu können. Dazu sind Freiflächen nötig für die Bewegung und für das Auge. Die alte Stadt hatte ihre Freiflächen vor den Toren, bei der modernen Großstadt ist die Entfernung zu weit, sie müssen daher in die Stadt mit einbezogen werden, stellen aber die Verbindung mit der freien Umgebung der Stadt her. Bei dem Bebauungsplan für Cöthen in Anhalt 1914 (Abb. 150) habe ich bestehende Streifen an Bachläufen, für Bebauung ungeeignete alte Kiesgruben, nicht aber vorhandene Baumgruppen einbezogen, da Neupflanzungen rechtzeitig genügende Grösse erreichen. Auch den alleeartigen Grünstreifen habe ich nicht vermieden, denn er gehört zum regelmäßigen Haus und nur Romantik wird in einer Stadt stets Natur vortäuschen wollen.



150. Cöthen i. A., Bebauung unter Berücksichtigung der Grundeigentumverhältnisse und Grünsystem (Teilstück) von A. E. Brinckmann 1914.

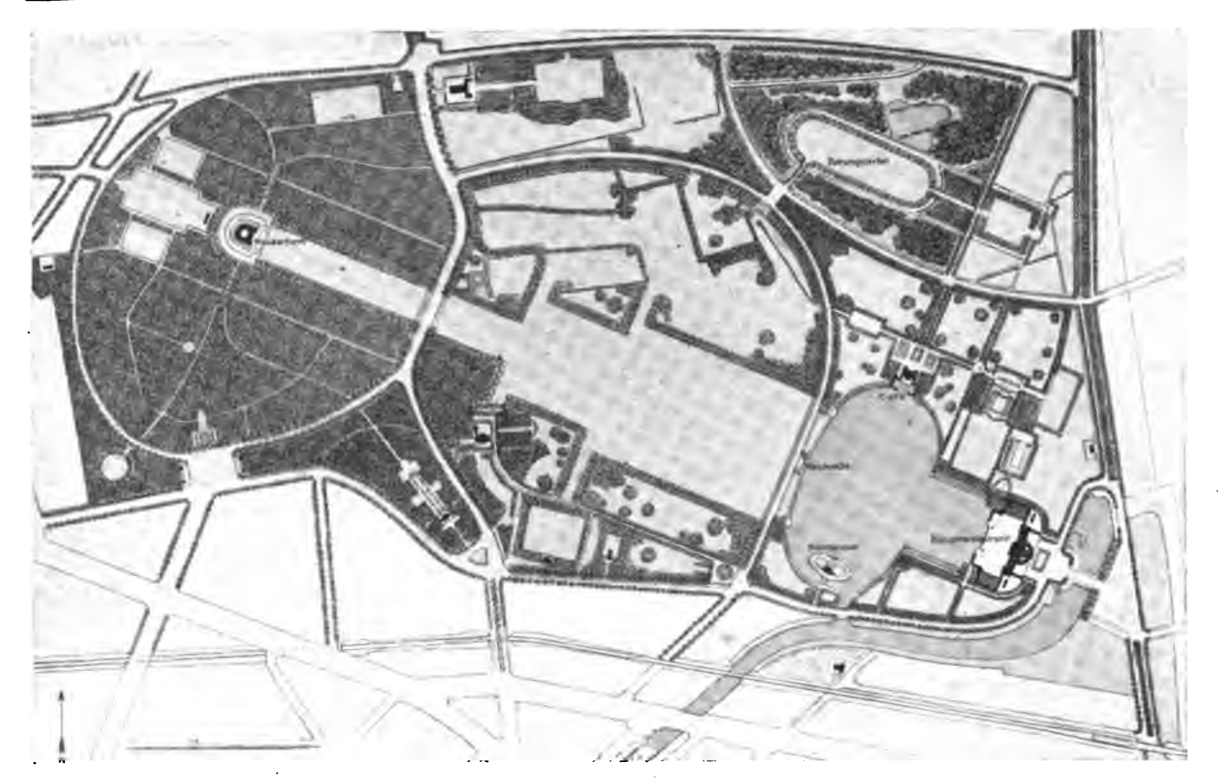
Damit ist eigentlich die Frage: „Ring oder Keil" erledigt, doch scheinen die Ansichten immer noch geteilt zu sein. Faßbender schuf in seinem Entwurf für Wien 1893 einen mächtigen Grüngürtel und hält hieran als bester Form noch in seinem 1912 erschienenen Büchlein über „Städtebau" fest. Auch im Wettbewerb Großdüsseldorf tauchte dieser Grünring auf. Die Gefahr für einen solchen Gürtel liegt in der völligen Zerstückelung durch Radialstraßen, er erlaubt keine zusammenhängenden Spaziergänge. Es kommt hinzu, daß bei der geringen Flüssigkeit dieser Anlagen teuere Bodenwerte für sie benutzt werden müssen, und daß endlich nur ein ganz geringer Teil der Bewohner von diesen Grünanlagen wirklich etwas haben wird. Denn für den kleinen Mann mit zahlreicher Familie kommt die elektrische Bahnverbindung nicht ausgiebig in Betracht, die Kinder bleiben auf den Straßen.

Boston (Abb. 151), Chicago haben mit ihren grandiosen Parksystemen gezeigt, wie große Freiflächen für Spiel und Sport über das ganze Stadtgebiet hin zu erhalten und zu schaffen sind, diese aber durch Grünstreifen untereinander verbunden werden müssen. Ein solches System beginnt man auch bei uns nachzuahmen (Abb. 142, 143, 150), mag auch zaghaft begonnen das Er-



151. Boston, Parksystem (schwarz gezeichnet). Oben zum Größenvergleich der Berliner Tiergarten (gerahmt).

reichte vielfach nur ein geringer Happen für viele Hungrige sein. Erst ein solch zusammenhängendes System ermöglicht längere Spaziergänge vollkommen im Grünen, der Stadtbewohner ist nicht gezwungen, die Straßenbahn in Anspruch zu nehmen, um die Außenwälder zu erreichen. Diese Wälder strecken gleichsam Fühlhörner in das Stadtinnere. Man erhält damit von selbst grüne Keile, die die Natur in die Stadt hineintreibt und die in dünnen Rissen die ganze Innenstadt durchsprengen. Ganz außen liegen Wälder und landwirtschaftlich zu nutzende Flächen, in der Nähe der Wohngebiete werden diese parkartig behandelt und rieseln in immer schmäleren Bändern bis in das Innere der Blöcke hinein. Bei der Verbindung der Freiflächen untereinander kann man mit ganz außerordentlich schmalen Streifen auskommen, vorausgesetzt, daß sie vom Verkehr möglichst befreit sind. Es wäre grundfalsch, eine Ausfallstraße mit einigen Bäumen zu bepflanzen und sich einzubilden, man hätte so eine Grünverbindung mit der Stadtumgebung hergestellt.



152. Hamburg, Stadtpark von Schumacher und Sperber 1918.

Eine Erscheinung, die oft auftritt, ist diese: Die Stadt besitzt große, prächtige Parkanlagen in Außenbezirken, doch fehlt eine Verbindung für Fußgänger durch solche Grünpromenaden. Dagegen feiern in der Stadt gepflegte Beete und Rabatten Triumphe, die hunderttausende kosten und doch nur Geringes wirken. Ist hier aber rechtzeitiges Anordnen versäumt, so ist ein Nachholen der hohen Bodenpreise wegen fast unmöglich. Manches wäre noch zu erreichen, wenn man in aufgestellten, doch noch nicht ausgeführten Bebauungsplänen breite Grünalleen eines besseren Wohnquartiers beseitigte, einfache Wohnstraßen anlegte und einen Grünstreifen für Fußgänger, an den sich die Hintergärten anlehnen könnten, oder wenigstens eine grüne, parkartige Achse von genügender Breite schaffte. Parkstreifen und wichtige Verkehrsstraßen aber dürfen auf keinen Fall zusammenliegen, sondern müssen mindestens durch einen Häuserblock voneinander getrennt sein.

Spielplätze sollen im Anschluß an das Grüne reichlich durch die ganze Stadt verteilt sein. Was für Grünanlagen gilt, gilt auch für sie: sie sollen von jedem Haus in kurzer Zeit erreichbar sein, in „Kinderwagenentfernung“ liegen. Sie in festumschlossene Blocks zu legen, ist des Lärms wegen nicht angebracht, doch lassen sich auch hier Lösungen finden, die sie zu einem Block in Beziehung bringen, ohne sie zum Schalltrichter zu machen. Übrigens handelt es sich hier nur um kleine Anlagen für die Kleinsten. Größere Ausdehnungen besitzen die Sportplätze, die durch gute Verkehrsverbindungen leicht erreichbar sein müssen. Hier mag man zwischen mehr landschaftlicher, mehr architektonischer Gestaltung schwanken. Schumacher und Sperber sind bei der Durcharbeitung des Stadtparks in Hamburg (Abb. 152) zu immer festerer Formung gekommen und haben eine Anlage von großer Wirkung geschaffen, bei der die

einzelnen Spiel- und Sportplätze ihre Bewertung aus dem Gesamtorganismus erlangen. Die wichtigsten Maße mögen kurz notiert werden: Fußballplätze 75 : 110 m, Laufdistanzen nach den eingebürgerten englischen Massen 91,4 m für kurzen, 402,2 m für mittleren, 1609 m (gleich 1 englische Meile) für langen Lauf, wobei der Krümmungsradius der Bahn mit 30 m anzusetzen ist, Tennisplätze für Doppelspiel 23,77 : 10,97 m. Der Architekt wird mit diesen Flächen die reizvollsten Anordnungen erreichen können, besonders wenn sie sich mit Badeanstalten, Planschwiesen, aber auch Klub- und Versammlungshäusern verbinden.

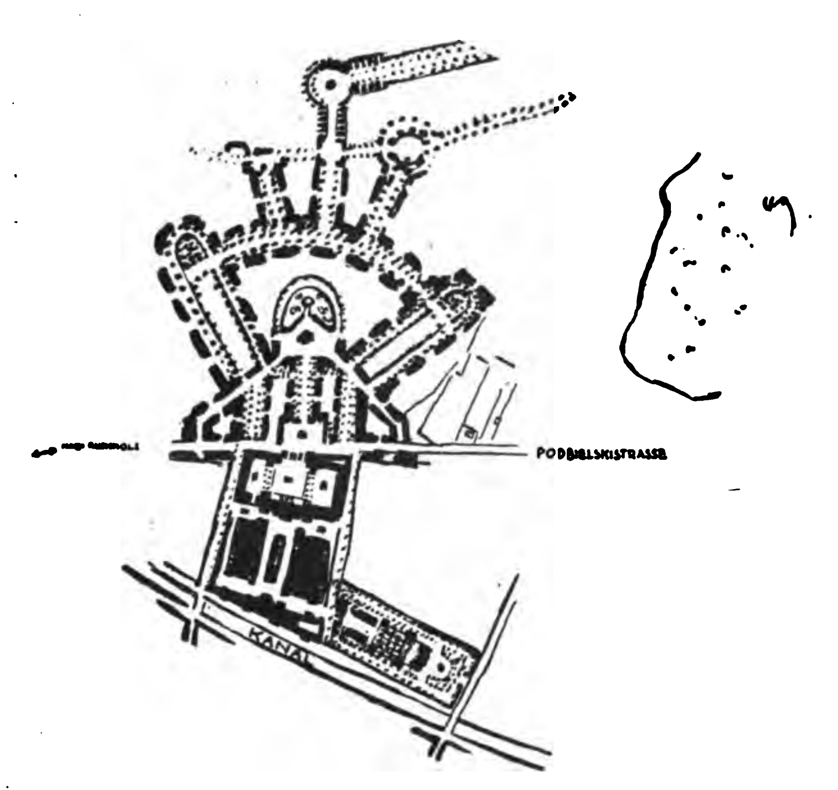
Endlich noch dies: ein Bebauungsplan muß flüssig bleiben. Entworfen für mindestens hundert Jahre, verlangt er wenigstens alle zwei Jahrzehnte in seinen unausgebauten Teilen Veränderung unter neuen Gesichtspunkten. Auch gewinngierige Bodenspekulation wird daraufhin zurückhaltender werden.

* * *

Es wurde hier von den praktischen Forderungen des modernen Stadtbaus gesprochen und die künstlerische Durchbildung nur gestreift, da die vorhergehenden Kapitel Klarheit geschafft haben dürften auf eine Weise, die dem Historiker und Theoretiker näher liegt. Wie in anderen Künsten sind für die gleiche Aufgabe die Variationen mannigfaltig, sie lassen sich nicht in ein Schema bringen. Die künstlerisch architektonische Durchbildung beginnt schon an dem großen Straßennetz der Stadt. Dieses, gegeben durch ihre Hauptstraßen und Platzgefüge, muß als Rückgrat des ganzen Organismus erscheinen, es sollen nicht nur Linien durch das Stadtgebilde hindurch sich darstellen, sondern Raumfolgen. Gegenüber der gelockerten Auffassung, die noch zu Anfang des 20. Jahrhunderts die vorherrschende war, setzt sich jetzt mehr und mehr das Verlangen nach festen tektonischen Formen durch. Leitete der Plan Henricis für München (Abb. 124) jene Epoche ein, so zeigt der ideelle, stark befeindete, aber doch programmatische Entwurf von Oskar Scharff für den nördlichen Teil dieser Stadt, daß auch hier der Umschwung eingesetzt hat. Baumasse und Räume in Beziehung zu setzen und aus einander zu entwickeln, das ist das Programm künstlerischen Stadtbaus. Dieser ist, wie jede Kunst, nicht die Konstruktion abstrakten Denkens, sondern sinnliches Denken, Denken im Material. Die praktische Rechnung vermag wohl die Unterlagen zu liefern, sie wird die erste und wichtigste Kritikerin bleiben, aber erst der Stadterbauer als Künstler vermag eine Stadt zu schaffen, die ein neues städtisches Geschlecht erzieht, groß an Gesinnung, tüchtig an Handlung. Ein neues Geschlecht einer neuen Gemeinschaft in einem Geist! So wurde die Symphonie von Raum und Baumasse der Tet-Stadt Bernhard Hoetgers (Abb. 153): Fabriken und Wohnungen, Kunststätten und Spielplätze — alle wollen zusammen einen Bau des gemeinsamen Strebens und Arbeitens, der gemeinsamen Ruhe und Freude bilden.

Das Verlangen nach Raumkunst, die Idee von optischem Maß und funktionellem Rhythmus, wie sie als Ideale der jungen Architektenschulen erstehen, machen Hoffnung, daß auch der moderne Stadterbauer für die moderne Stadtbaukunst eine neue und befreiende Schönheit gestalten wird. „Les villes sont supposées immortelles, et il serait digne de nous de laisser à la postérité une grande idée de notre siècle" sagt 1769 der Pariser Architekt Patte. Vielleicht kommen wir einmal wieder zu jenem Satz der Stadtbaukunst des 18. Jahrhunderts,

mag auch die neue grande idée heut aus sozialen und veränderten wirtschaftlichen Einsichten geboren werden, — nicht als französisch repräsentative, sondern als deutsche, bescheiden in ihrer Form, bedeutend durch ihren Inhalt.



153. Hannover, Siedlung der Tet-Stadt von Hoetger 1917 (Entwurf).

Literaturverzeichnis.

Historische Untersuchungen: A. E. Brinckmann, Platz und Monument, Berlin 1908 (II. Aufl. 1912). — C. Bieder, Platz und Turm, Braunschweig 1911. — A. E. Brinckmann, Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit, Frankfurt a. M. 1911 (II. Aufl. 1920). — G. Wolf, Die schöne deutsche Stadt / Mitteldeutschland, München 1911. — J. Baum, Die schöne deutsche Stadt / Süddeutschland, München 1912. — G. Wolf, Die schöne deutsche Stadt / Norddeutschland, München 1913. — W. C. Behrendt, Die einheitliche Blockfront als Raumelement im Stadtbau, Berlin 1912. — C. Klaiber, Die Grundrißbildung der deutschen Stadt im Mittelalter, Berlin 1912. — Friedr. Schmidt, Die Entstehung der Neustadt Erlangen, Erlangen 1913. — A. E. Brinckmann, Stadtbaukunst des 18. Jahrhunderts, Berlin 1914. — P. A. Rappaport, Die Entwicklung des deutschen Marktplatzes, Berlin 1914. — F. Meurer, Der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland, Berlin 1914. — E. J. Siedler, Märkischer Städtebau, Berlin 1914. — R. Gruber, Bilder zur Entwicklungsgeschichte einer deutschen Stadt, München 1914. — L. Brieger, Aus stillen Städten der Mark Brandenburg, Berlin (ohne Jahr). — K. Gruber, Bilder zur Entwicklungsgeschichte einer deutschen Stadt, München 1914. — P. Klopfer, Das deutsche Bauern- und Bürgerhaus, Leipzig 1915. — K. E. Osthaus, Grundzüge der Stilentwicklung, Hagen 1918.

Stadtbaukunst der Gegenwart: E. Hénard, Études sur les Transformations de Paris, Paris 1903—09. — J. S. Nettlefold, Practical Housing, Letchworth 1908. — Třetí sjezd českých měst, Prag 1909. — R. Unwin, Grundlagen des Städtebaus, Berlin 1910. — H. Jansen, Preisgekrönter Grundplan für Groß-Berlin, München 1910. — R. Petersen, Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin, Berlin 1911. — Transactions of the Town Planning Conference, London 1911. — W. Hegemann, Der Städtebau, Berlin 1911—13. — O. Wagner, Die Großstadt, Wien 1911. — E. Faßbender, Grundzüge der modernen Städtebaukunde, Leipzig u. Wien 1912. — Verhandlungen des ersten Kongresses für Städtewesen in Düsseldorf, Düsseldorf 1913. — P. Waterhouse u. R. Unwin, Old Towns and New Needs: the Town Extension Plan, Manchester 1912. — R. Unwin, Nothing gained by Overcrowding, London 1912. — A. E. Brinckmann u. Rath, Margarethenhöhe bei Essen, Darmstadt 1913. — Final Report of the Delhi Town Planning committee, London 1913. — Eberstadt, Möhring u. Jansen, Bebauungsplan für den mittleren Ortsteil Treptow, Berlin 1914. — H. Koch, Gartenkunst im Städtebau, Berlin 1914. — M. Wagner, Das Sanitäre Grün der Städte, Berlin 1915. — H. Heckner, Die Baufluchtlinie im Straßenraum und die preußische Baugesetzgebung, Berlin 1915. — W. Mackowsky, Großstadt und Städtebau, Leipzig 1916. — Deutsche Sanitätswerke, Kommunale Wohlfahrtsbauten, Frankfurt a. M. 1917. — Carl Mönckeberg, Hamburg vor und nach dem Kriege, Stuttgart-Berlin 1917. — L. Wagner, Grundlagen modellmäßigen Bauens, Berlin 1918. — P. Behrens u. H. de Fries, Vom sparsamen Bauen, Berlin 1918. — H. P. Berlage, Over normalisatie in de uitvoering van den woningbouw, Amsterdam 1918. — W. Hahn, Vom Aufbau einer deutschen Stadt, Hamburg 1919. — P. Wolf, Städtebau, Leipzig 1919. — Manual on the preparation of state-aided housing Schemes, London 1919.

Abbildungsmaterial. Unter dem Titel „Stadtbaukunst“ ist im Verlag von Dr. F. Stoedtner-Berlin NW 7 eine Serie von 808 Lichtbildern erschienen, die die Stadtbaukunst Europas in Vergangenheit und Gegenwart behandelt.

Orts- und Namensverzeichnis.

Adam, Robert 75
Adickes 122
A. E. G. Siedelungen 129
Agde 10
Aigues-Mortes 16, 18, 22
Albi 10, 23
Altona 126
Anke 114
Anklam 93
Arles 7
Auch 8
Augsburg 108
Avignon 11

Baedecker 56
Baldwin 75
Basel 91
Bath 71 ff., 112, 113
Bazas 6, 15, 21
Beatrizet, Niccolà 52
Behrens, Peter 129.
Berlin 58, 64, 82, 89, 91, 93, 124, 126
Bernini 56, 57, 84, 103
Blaeu, Joh. 46
Blasimont 15, 18
Blondel, J. F. 59, 64
Blum 122
Bordeaux 15
Borromino 101
Bosseboeuf, L. A. 36
Boston 131
Braun 47
Breslau 21
Brighton 72
Brinckmann, A. E. 131
Brügge 92, 93
Bry, J. Th. de 45
Budweis 26
Bufalini, Leonardo 51
Burnham 119

Cadillac 15, 18, 22
Cahors 6, 12, 23
Carcassonne 7, 8, 14, 18, 23
Carlsruhe-Schlesien 50
Cartarus, Marius 52
Caserta 103
Castelfranco 43
Castelnau-de-Levis 15, 16
Castillon 10
Castres 8
Centula 8
Cerceau, Jacques Androuet 43
de Chambray 45
Chantelou 103
Charleville 38, 39
Chartres 70
Cherasco 43
Chicago 119, 131
Clédat 7
Cluny 12
Cöthen 130
Cordes 9 ff., 16
Cotte, Robert de 65
Créon 18, 19
Crucy, Mathurien 67

Dahlhauser Heide 130
Debrosse 61
Delhi 122
Dessau 104
Dijon 67
Doegens, Mattias 47
Donauwörth 99
Dosio, Giovanni Antonio 52
Düsseldorf 120, 122, 131
Durm 103

Eger 26
Ehrenberg, Kurt 41
Ellwangen 1 ff.
Emscher Lippe 109, 130
Erlangen 97, 99, 116
Esch 114
Essen 110, 112, 113, 130
v. Essenwein 17
Eveleigh 75

Fäschen, J. R. 47
Falconet 81
Falda da Valduggia 52
Faßbender 131
Filarete 42, 43
Fleurence 15, 16, 18
Florenz 23, 91
Fontana, Carlo 57
Forestier 60
Frankfurt M. 109, 126
Freiburg i. B. 16
Freistadt 26
Freudenstadt 109

Gabriel, J. A. 97
Gabriel, J. J. 60, 62, 95
Gattinara 43
Geymüller, v. 35, 43, 96
Gibraltar 23
Giocondo Fra 43
Goecke 104
Goethe 56, 58
Grau du Roi 23
Gurlitt 35
Gutman 41

Hamburg 89, 99, 109, 113, 122, 133
Hampstead 114 ff.
Hampton Court 41
Hannover 104
Hardouin, Mansard 103
Hausmann 64
Heilsberg 20
Hellerau 114
Hénard 64
Henrici 104, 134
Héré de Corny 63
Hittorf 65
Hoetger, Bernhard 135
Hohenberg 47
Homann 77
Huvé 87

Idealstadt 43 ff., 87
Juvara 91

Karlsruhe B. 40 ff., 100
Köln 106
Königgrätz 26
Kopenhagen 110, 112
Krakau 21
Krupp 109, 130
Kuczinsky 129
Kuttenberg 30

Langon 8
Laugier Abbé 59, 64, 107
Leblond 78
Lehwess 129
Leitmeritz 26
Leitomischl 32
Lemercier, Jacques 36
Lemercier, Nicolas 36
Lemercier, Pierre 36
Lemonnier 36
Lenôtre 36, 41, 78
Levau 36, 49
Levirloys, Roland 46
Libourne 14, 15, 16, 18
Lici, Fabio 51
Livorno 39, 43
London 46, 108
Losi, Carlo 52
Louzier 22
Ludwigsburg 98, 113
Lyon 20, 65, 68

Maderno 52
Maertens, H VII, 90
Magdeburg 46
Maggi, Girolamo 43
Mannheim 46, 114, 125, 126
Marciac 18
Marot 36
Masters, C. H. 75
Metz 65, 72, 93, 94
Michelangelo 57
Michetti 78
Mirande 16, 18
Moissac 8
Monpazier 18, 20
Monréjeau 18
Monségur 18, 19, 22
Montauban 8, 16, 17, 18, 19, 20
Montauriol 8
Montferrand 84
Montpellier 10
München 30, 104, 107, 134
Muthesius 106

Nancy 63
Nantes 66 ff., 113
Narbonne 5, 7, 8, 10, 12
Neapel 11, 84
Neukölln 129
Neustrelitz 50
New York 4
Nîmes 7
Nizza 46
Nolli, Giambattista 52
Nürnberg 97, 106, 107

Oberdischingen 101
Oger 72, 94
Orléans 5, 69
Orthez 23
Osnabrück 30

Palma Nuova 47, 48
Pardubitz 32
Paris 38, 48, 58, 64, 65, 67, 68, 69, 88, 96, 97, 124
Patte, P. 59, 60, 63, 135
Pau 8
Pavie 8
Perelle 36
Perrault 68, 107
Perret, Jacques 45, 47
Petrograd 77 ff.
Pinardo, Ugo 51
Pitor, Leonardo 51
Posen 21
Potsdam 89
Prag 25 ff.
Prenzlau 33
Pützer 104

Quarenghi 82

Rabastens-de-Bigorre 18
Rastatt 50
Rastrelli, Bartolomeo 78
Réalmont 18
Redlich 129
Regensburg 5
Rennes 60 ff., 65
Réole 8, 14
Richelieu 35 ff.
Riley 108
Robelin 60
Rochefort 39
Rodez 16
Rom 32, 48, 51 ff., 84, 98, 101, 103
Rossi, Carlo 84, 85
Rostock 110

Ste. Foy-la-Grande 16, 18, 19
St. Gilles 8
St. Macaire 8, 21
St. Riquier 8
San Gimignano 7
de Santis 103
Sauveterre-de-Guyenne 16, 18, 19, 21
Sauveterre la Réole 18
Scamozzi 47
Scharff 134
Schlüter, Andreas 78, 93, 94
Schmitz, Bruno 122
Schubert 80
Schumacher 99, 133
Schwetzingen 101
Siena 9, 110 ff.
Silvestre 36
Sitte, Camillo 40, 105
Sonderburg 99
Specchi 103
Speckle 47
Sperber 133
Straßburg 5, 64
Sforzinda 42

Tallemant des Réaux 36
Tarascon-le-Vieux 8
Tassin 36
Tet-Stadt 135
Thomon, Thoma de 82, 85
Toulouse 5, 7
Tours 69
Trezzini, Domenico 77, 84
Turin 91

Udine 47
Ulm 108
Unwin, Raymond 40, 114, 129

Valetta 43
Vanvitelli 103
Vasari il Giovanne 43, 47
Vauban 45
Vaux-le-Vicomte 35, 36
Verneilh, Félix de 17
Verniquet 52, 69
Versailles 35, 37, 39, 41, 48, 69, 79, 101
Vienne 21
Vignier 36
Villefranche 16
Ville-franche-de-Rouerge 18
Villeneuve-lès-Avignon 12, 16, 22, 110
Villeneuve-sur-Lot 18
Viollet-le-Duc 7
Vitry-le-François 24, 38, 39

Wagener, Martin 125
Weikersheim 98
Weinbrenner 100
Wien 101, 131
Willebrand, Johann Peter 89
Winckelmann 107
Wölfflin VII
Wood, John 74
Wood d. J. 74
Wood, Robert 86
Worms 106
Woronichin 83, 84
Wren, Sir Christopher 46

Zacharoff 82

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung VII

I. Eine schwäbische Impression 1

II. Eine frühgotische Stadtanlage 5

III. Gotische Stadtgründungen 13

IV. Gotische Stadterweiterung und barocker Aufbau 25

V. Eine Feudalstadt der französischen Renaissance 35

VI. Der Stammbaum einer deutschen Stadt 40

VII. Ein römischer Stadtplan von 1748 51

VIII. Frankreichs klassische Stadtbaukunst 59

IX. Eine englische Stadt des 18. Jahrhunderts 71

X. Rußlands neue Hauptstadt 77

XI. Zeitgemäße Gedanken eines Architekten um 1800 87

XII. Der optische Maßstab — ein Grundgesetz alter Stadtbaukunst . . 90

XIII. Alte und neue Stadtbaukunst 104

XIV. Eine englische Gartenstadt 114

XV. Die Stadt der Gegenwart 119

Literaturverzeichnis 136

Orts- und Namensverzeichnis 137

Inhaltsverzeichnis 138



Druck der
Spamerschen Buchdruckerei
in Leipzig

